



NIEUWBRIEF 339

9 mei 2026

m.s. TRUSTEE, IMO 8902955, foto: Reinier van de Wetering, 19-04-2026, afvarend t.h.v. Maassluis met bestemming Amsterdam. Recent onder de vlag van Malta gebracht.



ALETIS, IMO 9136096 (NB-135), 15-3-1996 te water gelaten, 16-4-1996 opgeleverd door Scheepswerf Barkmeijer Stroobos B.V., Stroobos (282) als ALETIS aan C.V. J.J. de Vrij & Co., Puttershoek, in beheer bij Soetermeer Fekkes Cargadoorskantoor B.V. 2.055 GT, 3.234 DWT. 7-9-1999 vanwege een charter herdoopt FAST SUS. 15-6-2006 in beheer bij Fast Baltic sp z oo. 23-4-2007 verkocht aan FAST LINES BELGIUM N.V., 4-2007 te Stettin onder de vlag van België gebracht, thuishaven Antwerpen, roepsein ONEO, in beheer bij Fast Baltic sp z oo. 27-3-2026 verkocht aan Apameia Business Corp., vlag: Nauru (C2EO2), in beheer bij Fama Uluslararası Taşımacılık Limited Şirketi, Istanbul, 3-2026 herdoopt TITAN QUEEN. (Foto: Marcel Coster, 24-4-2012 voor de Middensluis op weg naar Immingham).

AMADEUS RUBY, IMO 9995856 (NB-323), General Cargo Ship, 2.545 GT, 1.423 NT, 3.850 DWT, 10-7-2023 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM / BA SON 559041, 27-2-2025 opgeleverd als AMADEUS RUBY aan Hestia G.m.b.H. & Co. K.G., vlag: Portugal (Madeira) (CQ2127), in beheer bij Lauterjung Ship-management G.m.b.H. & Co. K.G., Emden Amadeus Schiffs- und Speditionen G.m.b.H., Duisburg en Bock Maritiem B.V., Alkmaar. 6-4-2026 vertrokken van Antwerpen naar Kolding. 9-4-2026 in de Kleine Belt voor de kust van Årø aan de grond gelopen, 14-4-2026 vlot gebracht door de HUNTER (IMO 9468372) en OSK RENDSBURG (IMO 9755567), door de Deense Maritieme Autoriteit aangehouden en moest na aankomst een grondig duikonderzoek ondergaan, er is geen lekkage of vervuiling geconstateerd.



ANDREA ANON, IMO 9362657 (NB-327), 6-4-2006 opgeleverd door Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Co. Ltd. (YZJ2005-699C) als ANJA-C aan Carisbrooke Shipping CV 2 B.V., U.K., in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd. en Carisbrooke Shipping Management G.m.b.H. 5.604 GT, 2.877 NT, 8.057 DWT. 108,20 x 18,20 x 9,00 x 7,060 meter. 12,5 kn. 3.804 EPK, 2.800 kW, STX Engine Co. Ltd. 4-2006 herdoopt ANDREA ANON. 11-6-2007 (e) verkocht aan BBS Short Sea I KS, U.K., in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd. en Carisbrooke Shipping Management G.m.b.H. 2-2008 (e) verkocht aan Cantabrico Naviera, U.K., in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd. en Carisbrooke Shipping Management G.m.b.H. 11-12-2008 (e) verkocht aan BBS Short Sea I KS, U.K., in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd. en Carisbrooke Shipping Management G.m.b.H. 2017 in beheer bij Nova Marine Carriers S.A., Lugano en Carisbrooke Shipping Ltd. 3-7-2017 onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PCTP, thuishaven: Schoonhoven, in beheer bij Nova Marine Carriers S.A., Lugano en Vaage Ship Management Holland B.V., Schoonhoven. 19-9-2017 (vt) herdoopt MANISA CAMILLA. 20-12-2018 (v) herdoopt SIDER FLOYEN. 27-4-2019 (mt) gearriveerd te Lissabon, Portugal. 2019 verkocht aan Eos Ulriken Ltd., thuishaven Madeira, vlag: Portugal (Madeira), roepsein CQAM8, in beheer bij Vaage Ship Management AS, Bergen, Noorwegen, 30-4-2019 (mt) herdoopt MANISA FLOYEN. 25-10-2023 te Sulina, Roemenië verkocht aan A&K Fleet Management LLC Company Co. S.A., thuishaven en vlag: Bridgetown-Barbados (8PSO4), 25-10-2023 herdoopt AK GLORIOUS. 2-2025 vlag: Antigua and Barbuda (V2YP6). 4-2026 verkocht aan ZJ Shipping Ltd., vlag: Sao Tomé & Principe S9A3252, in beheer bij Velorum Marine Ltd., herdoopt JAOHAR ADAM. (Foto MANISA FLOYEN: Ruud Coster, 24-10-2020, IJmuiden).

KW 170 ANNIE HILLINA, IMO 9973432 (NB-338), Fishing Vessel, 8.956 GT, 9.178 DWT, 14-6-2024 te water gelaten onder bouwnummer TERSAN 1119, 15-11-2024 geplande oplevering, 31-3-2026 opgeleverd als ANNIE HILLINA aan Vikingbank B.V., Valkenburg ZH, thuishaven: Katwijk, vlag: Nederland (PIVU), in beheer bij Parlevliet en Van der Plas B.V., Valkenburg ZH. 3-4-2026 vertrokken van Yalova naar IJmuiden, 6-4-2026 te Valletta, 7-4-2026 vertrokken, 15-4-2026 gearriveerd te IJmuiden. 8-5-2026 doopplechtigheid te IJmuiden.

75 jaar P&P

Parlevliet & Van der Plas begon 75 jaar geleden als een kleine haringhandel en is in de loop der jaren uitgegroeid tot een grote en bekende speler in de visserijsector.

Wat ooit klein begon, is door toewijding, ondernemerschap en vakmanschap uitgegroeid tot een bedrijf met een sterke positie binnen de sector.

Volgende week wordt het 75-jarig jubileum van Parlevliet & Van der Plas gevierd. Dat gebeurt op een bijzondere manier, want tijdens deze gelegenheid wordt ook het nieuwste schip van de vloot gedoopt: de KW 170 ANNIE HILLINA.



Een mooi moment waarin verleden en toekomst samenkomen. Met de komst van de Annie Hillina laat Parlevliet & Van der Plas zien dat het bedrijf niet alleen trots terugkijkt op 75 jaar geschiedenis, maar ook vol vertrouwen vooruit kijkt naar de toekomst van de visserij. (MK). (Foto: Jan Plug, 15-4-2026, IJmuiden).

ARIANE, IMO 1056630 (NB-337), General Cargo Ship, 8.827 GT, 14.345 DWT, in aanbouw als vrachtschip EASY MAX 6 onder bouwnummer NIESTERN SANDER 855, 8-2026 geplande oplevering, 25-2-2026 te water gelaten bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl met assistentie van de sleepboten GRUNO III en WATERPOORT, 20-4-2026 verhaald gehaald naar de buitenhaven te Delfzijl, 28-4-2026 proefvaart, 30-4-2026 proefvaart, 1-5-2026 opgeleverd als ARIANE aan Easymax 6 B.V., Delfzijl (PBVD), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 2-5-2026 vertrokken naar de rede bij Wilhelmshaven.

ARKLOW RANGER, IMO 9250438 (NB-319), 1-3-1999 contract, 27-12-2000 kiel gelegd, 2-8-2002 te water gelaten, 7-9-2002 opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma Lemmer B.V., Lemmer (701) als ARKLOW RANGER aan Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam. 2.999 GT, 1.671 NT, 4.400 DWT, 138 TEU. 12-2-2003 op circa 30 mijl ten westen van eiland Oléron in de Golf van Biskaje, positie 46.07 NB. en 02.07 WL. in aanvaring gekomen met het Franse vissersschip PÉPÉ RORO, deze is gezonken met 3 man aan boord, naar Lorient voor onderzoek, er heerste daarna veel onduidelijkheid over de juiste toedracht van het ongeluk, op het eerste gezicht vertoonde de romp van het Nederlandse schip geen sporen van een aanvaring, het parket in Lorient sloot niet uit dat het sleepnet van de visser uit Sables d'Olonne vast is geraakt in rotsen op de zeebodem waardoor het schip is omgetrokken. 8-9-2017 verkocht aan Ami AS, vlag: Bahamas (C6DL8), in beheer bij Misje Rederi A.S., Bergen, Noorwegen, herdoopt FAMITA. 8-2019 vlag: Noorwegen (NIS) (LAIN8). 31-10-2023 verkocht aan Misje Bulk AS, Noorwegen (NIS), in beheer bij Misje Rederi A.S., Bergen. 5-2024 vlag: Bahamas (C6HL9). 26-4-2026 vertrokken van Mandal, Noorwegen naar Kopenhagen, in de avond bij Hausvik in Rosfjorden aan de grond gelopen, 27-4-2026 de NSSR-reddingsboot ERLING SKJALGSSON uit Farsund verleende assistentie, vlot gebracht en naar de haven van Hausvik voor inspectie, 28-4-2026 de reis naar Kopenhagen hervat, 2-5-2026 ETA te Kopenhagen.

ASP LUNA, IMO 1069314, Crude Oil Tanker. 63.787 GT, 114.800 DWT, 29-12-2025 kiel gelegd onder bouwnummer DALIAN NO 2 P110K-67, 9-2026 geplande oplevering als ASP LUNA aan Fortune CSASP I Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Asia Pacific Shipping Co. Ltd., Hanoi City, Vietnam en Vitol B.V.

ASP LUCY, IMO 1069338, Crude Oil Tanker. 63.787 GT, 114.800 DWT, 15-9-2025 in aanbouw onder bouwnummer DALIAN NO 2 P110K-68, 12-2026 geplande oplevering als ASP LUCY aan Fortune CSASP II Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Asia Pacific Shipping Co. Ltd., Hanoi City, Vietnam en Vitol B.V.

ASP LEGACY, IMO 1069340, Crude Oil Tanker. 63.787 GT, 114.800 DWT, 18-12-2025 in aanbouw onder bouwnummer DALIAN NO 2 P110K-69, 1-2027 geplande oplevering als ASP LUCY aan Fortune CSASP III Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Asia Pacific Shipping Co. Ltd., Hanoi City, Vietnam en Vitol B.V.

ATHOS, IMO 9246267 (NB-247), casco gebouwd bij AO Pribaltiyskiy Sudostroitel'nyy "Yantar", Kaliningrad onder bouwnummer 905, 11-3-2001 casco vanaf Kaliningrad gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot NOORMAN, afgebouwd bij Vink Diesel B.V., Sliedrecht, 15-8-2001 vertrokken van de werf voor proefvaart, 17-8-2001 aan de Parkkade te Rotterdam opgeleverd als ANKE aan Rederij m.s. "Dina Jacoba", Urk (PFDN), in beheer van Dalmulder Transport Service B.V., Ridderkerk voor J. Loosman, Urk. 23-8-2001

vertrokken van Rotterdam op proefvaart. 28-8-2001 van de Parkkade naar de Europoort en terug aan de Parkkade. 5-4-2006 gearriveerd bij Dockside B.V. te Bolnes en voor inspectie, de helling opgegaan, 13-4-2006 verkocht aan Fehn Castle Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, vlag: Antigua & Barbuda (V2BV1), in beheer bij Fehn Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 11-4-2006 te Ridderkerk herdoopt FEHN CASTLE. 21-6-2007 herdoopt SEA THAMES. 11-2011 herdoopt FEHN CASTLE.

Overbeladen schip vastgehouden in Brake

Op 12 april 2016 constateerden functionarissen van de waterpolitie Brake dat de vrijboordmarkering van de FEHN CASTLE te laag in het water lag om de veiligheid op zee te garanderen. Het schip wilde een lading staal naar Bermeo vervoeren, maar had 33 ton te veel geladen. In overleg met de havenautoriteiten werd de 53-jarige Russische kapitein verboden de haven te verlaten totdat de vrijboordmarkering weer op peil was. Omdat de havenwerkzaamheden al 's avonds waren begonnen, moest hij wachten tot de volgende ochtend om de benodigde hoeveelheid staal te lossen. Daarnaast werd ballastwater en zoet water overboord gepompt om aan de vereisten te voldoen. Op 13 april rond het middaguur werd het verbod weer opgeheven en verliet het schip de haven. De verwachte aankomsttijd in Spanje was nu 18 april, 14.00 uur. (Timsen, 14-12-2016).

22-6-2018 (v) verkocht Caribbean Shipping Limited, St. John's-Antigua & Barbuda, roepsein V2BV1, in beheer bij Baltnautic Shipmanagement Ltd., Klaipeda, herdoopt ATHOS.

17-9-2025 te Termini Imerese aangehouden vanwege 19 tekortkomingen, waarvan er één als ernstig werd beschouwd en een reden voor detentie vormde. 22-9-2025 weer vrijgegeven en verliet de haven op weg naar Oristano met een verwachte aankomsttijd van 25 september.

Detentie te Inverkeithing

De ATHOS is op 31 maart 2026 in Inverkeithing aangehouden vanwege 20 tekortkomingen, waarvan er zes als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor aanhouding:

- 1) Brandveiligheid: Brandpreventie en structurele integriteit. Niet zoals vereist
- 2) Brandveiligheid: Evaluatie van de prestaties van de bemanning. Gebrek aan bekendheid
- 3) Reddingsmiddelen: Inventaris van reddingsboten. Niet zoals vereist
- 4) Reddingsmiddelen: Onderhoud van reddingsmiddelen. Niet zoals vereist
- 5) Structurele omstandigheden: Elektrische installaties in het algemeen. Onveilig
- 6) Noodsysteem, Noodverlichting, batterijen en schakelaars. Niet-operatief

Het schip is op 2 april weer vrijgegeven en verliet de haven op weg naar Rosyth, waar het dezelfde dag nog arriveerde. (Timsen, 7-4-2026).



BALTIC LINK, IM 8300169 (NB-336), 1984 opgeleverd door Rauma-Repola Oy, Rauma, Finland (285) als BALTIC LINK aan Warburg Leasing Co. Ltd. & Robert Fleming Finance Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Ship-Link (U.K.) Ltd. (Rederi Ab Sea-Link). 12-1989 verkocht aan Scheepvaartonderneming m.s. "Baltic Link" B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Scheepvaart B.V. 1993 verbouwd bij H.D.W., Kiel. 2003 verkocht aan Trinity Bulk Carriers A/S, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Brax Shipholding Rederi AB, Gothenborg, herdoopt BALTIC. 22-9-2003 herdoopt SCAN BALTIC. 17-10-2005 (e) verkocht aan

Scandinavian Shipping Invest AS Valletta-Malta, in beheer bij Seagull Shipping, Saida, Libanon, herdoopt PACIFIC. 2007 verkocht aan Starway Management Property Ltd., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Anship Co. Ltd., Moskou, 12-3-2007 (e) herdoopt SLAVYANIN. 2-2010 vlag: Cambodja. 9-2010 vlag: Tanzania. 2-2021 vlag: Rusland, roepsein UBKV7. 8-11-2023 tijdens een reis van Varna naar Kavkaz, Rusland, geladen met o.a. gas in spoorwegtanks, om 03:00 uur ten oosten van Kaap Shabla in aanvaring gekomen met m.s. NEW RAOUF (IMO 8342375, vrachtschip van New Raouf Shipping Ltd., Palau, bouwjaar 2000, 4.518 GT, reis: Ismail naar Abu Qir, Egypte), niemand raakte en er is geen olie gemorst, de SLAVYANIN raakte lek en drie ballasttanks liepen onder water, met een slagzij van twee graden keerde het op eigen kracht terug naar Varna, 4-12-2023 vertrokken naar Kavkaz. De NEW RAOUF vervolgde de reis richting de Bosporus, 9-11-2023 op Istanbul Anchorage waar de Turkse autoriteiten het schip opvingen, 11-11-2023 de reis vervolgd naar Abu Qir. (Foto: Teun van der Zee).

Oekraïne heeft de laatste Russische spoorwegveerboot in de Zee van Azov vernietigd.

De Oekraïense marine heeft samen met andere onderdelen van de strijdkrachten de veerboot SLAVYANIN zwaar beschadigd in de haven van Kavkaz op 23 juli 2024. De Russen gebruikten deze veerboot voor het vervoer van spoorwegwagens, vrachtwagens en containers voor militaire doeleinden. De SLAVYANIN was de derde en tevens laatste spoorwegveerboot van de Russische Federatie in deze regio. Deze actie is een zware klap voor de Russische logistiek en kan hun bevoorradingslijnen en militaire transportcapaciteiten ernstig verstoren. (Timsen, 25-7-2024).

Twee veerboten beschadigd bij aanval op Russische haven Kavkaz

14-3-2026 De Oekraïense militaire inlichtingendienst HUR beweerde twee schepen van het Russische leger te hebben aangevallen en beschadigd. De SLAVYANIN werd (13-3-2026) buiten gebruik gesteld en de AVANGARD raakte beschadigd. Beide schepen werden voornamelijk gebruikt voor pendeldiensten tussen het Russische vasteland en het Krim-schiereiland, dat Moskou in 2014 tijdelijk annexeerde. Ze vervoerden wapens, militaire uitrusting en munitie. De schepen werden beschoten tijdens een aanval op de Zwarte Zeehaven Port Kavkaz. Ook de infrastructuur van de haven raakte beschadigd. Beelden die door HUR werden vrijgegeven, suggereren een droneaanval. Eerder die ochtend hadden de Russische autoriteiten schade aan de haven en een van de schepen erkend, zonder verdere details te geven. Drie mensen raakten gewond bij de aanval. (Timsen, 14-3-2026).

Laatste spoorveerboot uitgeschakeld door droneaanval

De Oekraïense militaire inlichtingendienst meldde dat de SLAVYANIN, die werd gebruikt voor de bevoorrading van het tijdelijk bezette Krimgebied, door een droneaanval onklaar was gemaakt en in brand was geraakt. Dit betekende het verlies van het laatste schip van dit type dat in de nacht van 5 op 6 april in de Straat van Kerch voer. Speciale eenheden van de afdeling Actieve Operaties voerden de nachtelijke aanval uit. Het schip werd na de aanval "buiten bedrijf gesteld". De veerboot was eerder al in de nacht van 13 maart aangevallen. Destijds hadden de Oekraïense strijdkrachten ook een andere Russische spoorwegveerboot, de AVANGARD, getroffen, die vervolgens onklaar werd gemaakt. De SLAVYANIN raakte onklaar en moest voor reparatie worden weggebracht. Nu de SLAVYANIN buiten gebruik is, zou Rusland mogelijk meer gebruik kunnen maken van de Kerchbrug of bevoorradingsroutes over land door bezet gebied. Deze alternatieven worden echter voortdurend bedreigd door Oekraïense aanvallen. Pogingen om de capaciteit van de veerboten te herstellen vereisen veilige omstandigheden en tijd, wat Oekraïne mogelijk nieuwe kansen biedt om de bevoorrading te verstoren. De aanval op de SLAVYANIN vond plaats tegelijk met andere Oekraïense operaties tegen Russische logistieke knooppunten en militaire locaties. Op 8 april bombardeerden Oekraïense drones oliedepots in Feodosia en Hvardiiske op de bezette Krim, waarbij branden ontstonden, en richtten ze zich op haveninfrastructuur in de Russische regio Krasnodar. Aanvullende aanvallen troffen een vliegveld in Adygea en locaties in het bezette Zaporizjzja, Luhansk, Donetsk en de Krim, waaronder magazijnen, raketssystemen en inlichtingenfaciliteiten. De Straat van Kerch is een cruciale corridor voor de bevoorrading van Russische troepen in bezet gebied, met name gezien de aanhoudende druk op de landsgebonden bevoorradingslijnen. Spoorveerboten worden gebruikt om zware vracht, waaronder gepantserde voertuigen en bulkbrandstof, tussen het Russische vasteland en de Krim te vervoeren. Oekraïense drones hebben op 6 april ook het Russische fregat ADMIRAL ESSEN van de Zwarte Zeevloot in de haven van Novorossiysk aangevallen, de tweede aanval op het schip binnen een maand. Analyse van beelden en satellietgegevens suggereerde dat de aanval de boeg van het schip, nabij het scheepskanon en het sonarsysteem, beschadigde, wat mogelijk de onderzeebootbestrijdingscapaciteiten aantastte, terwijl de Kalibr-raketlanceersystemen intact bleven. (Timsen, 9-4-2026).

BERKBORG, IMO 9455674 (NB-149), Damen Combi Freighter 3850, casco gebouwd bij Nevskiy Sudostroitelnyy I Sudorem, Zavod, Shlisselburg, Rusland, 14-5-2008 te Harlingen achter de sleepboot AGIS, afgebouwd bij Damen Shipyards Bergum B.V., Bergum (9372), 9-10-2008 proefvaart, 17-10-2008 aan de Korte Lijnbaan te Harlingen gedoopt TUCANA door Samantha en Michael van den Burg en opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming Toucan Maritime, Heerhugowaard (PBAQ), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Martin en Brigitte van den Burg. 25-7-2023 verkocht aan Wagenborg Shipowners 21 B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 12-2025 herdoopt BERKBORG.

Aanvaringen te Brunsbüttel

Op 10 april 2026 om 17:14 uur botste de BERKBORG, onderweg van Szczecin naar Delfzijl, tegen de geleidingsmuur van de sluis bij het binnenvaren van de nieuwe Noordsluis van het Kielkanaal in Brunsbüttel na een doorvaart over het kanaal. Het schip moest een melding indienen, maar er werd geen schade geconstateerd.

Tegelijkertijd, om 17:16 uur, botste het vrachtschip LINDEBORG, dat vanuit Harlingen de sluizen van de Elbe naderde, tegen een aantal meerboeien in de buitenhaven nabij de ingang van de oude Noordsluis bij Pier 2. Het schip moest een melding indienen in de oude sluis en kreeg een tijdelijk vaarverbod. Na afronding van het onderzoek mocht het schip om 18:24 uur zijn reis oostwaarts vervolgen. (Timsen, 10-4-2026).

BETTINA K., IMO 9006370 (NB-275), 27-5-1994 te water gelaten, 9-1994 opgeleverd door Peene-Werft G.m.b.H., Wolgast (412) als BETTINA K. aan W. Krohn Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. III, Wenen-Oostenrijk, in beheer bij Österreichischer Lloyd Ship Management Ges.m.b.H., Norderstedt, Duitsland. 12-2001 verkocht aan Rederij K & T Holland C.V., Farmsum, thuishaven: Delfzijl, roepsein: PBEW, in beheer bij Flagship Management B.V., Farmsum. 2010 verkocht aan Rufinia Beheer B.V., Delfzijl, in beheer bij Flagship Management B.V., Farmsum en Bereederungsgesellschaft Alstership G.m.b.H. & Co. K.G. 9-2014 vlag: U.K., roepsein 2HXM5, 9-2014 (e) herdoopt CELTIC AMBASSADOR. 26-11-2020 te Istanbul, Turkije. 23-10-2020 (e) verkocht aan Ambassador Marine Ltd., 27-11-2020 (FM) vlag: Panama, roepsein 3EME3, in beheer bij Regency Ship Management S.A., Istanbul, en te Istanbul herdoopt AMBASSADOR S. 25-5-2023 in beheer bij Transvarna Shipping Ltd. 4-2-2025 in beheer bij Century Shipmanagement S.A. 27-3-2026 verkocht aan Niki T Maritime S.A., Athene, vlag: Panama, in beheer bij Jet Management Shipping S.A., Athene, 3-2026 herdoopt NIKI T.



EMPIRE, IMO 9013000 (NB-330), 22-12-1990 te water, 19-3-1991 (BV) opgeleverd door Scheepswerf & Reparatiebedrijf Harlingen B.V. (93) als EMPIRE aan C.V. Rederij "Empire", Delfzijl, roepsein PDXL (J. & D. Damhof), in beheer bij Scheepvaartbedrijf Poseidon B.V. 28-9-2004 verkocht aan Kopernik Schipmanagement AS, vlag: Bahamas, roepsein C6TX2, 18-9-2004 gearriveerd te Delfzijl om te worden overgedragen, herdoopt FRI RIVER. 28-9-2004 vertrokken van Niestern-Sander B.V. te Delfzijl. 24-6-2008 verkocht aan Drabert Schiffahrtsges.m.b.H., St. John's-Antigua & Barbuda, roepsein V2DO8, in beheer bij Drabert Schiffahrtsges.m.b.H., Oldenburg in Holstein, 30-6-2008 (e) herdoopt JAN D. 11-11-2021 van Kambo, Noorwegen naar Uddevalla. 14-11-2021 van Uddavalla naar Brake. 14-11-2021 te Havstensfjord, ten noorden van Gothenborg, in aanvaring gekomen met m.s. SEA ENDURANCE (IMO 9516179), de JAN D liep flinke schade op aan het voorschip, de schade van de SEA ENDURANCE is niet bekend. 18-11-2021 van Brake naar Bremerhaven. 2022 verkocht aan MP Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, vlag: Antigua and Barbuda (V2DO8), in beheer bij Drabert Schiffahrtsges.m.b.H., Oldenburg in Holstein, 13-6-2022 te Lübeck herdoopt JENNY P. 14-6-2022 van Lübeck naar Wismar. 15-8-2023 (vt) verkocht aan Shipping Inside m.v. Nordwind G.m.b.H. & Co. K.G., Rendsburg, thuishaven en vlag: St. John's-Antigua and Barbuda, roepsein V2DO8, in beheer bij Shipping Inside G.m.b.H. & Co. K.G., Rendsburg, 10-8-2023 (F) herdoopt NORDWIND. 20-3-2026 verkocht aan Aegean Sun Shipping Corp., vlag: Palau (T8A5497), in beheer bij AGN Uluslararası Taşımacılık Anonim Şirketi, Istanbul, 3-2026 herdoopt AGN LAGERTHA. (Foto: Marcel Coster, 10-12-2008, IJmuiden).

FAST ANNA SOFIA, IMO 1029089 (NB-330), Damen Combi Freighter 3850, General Cargo Ship, 2.518 GT, 3.850 DWT, 6-2023 besteld onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 559057, 30-5-2025 te water gelaten bij Damen Shipyard Yichang. 27-11-2025 opgeleverd als FAST ANNA SOFIA aan Fast Lines Belgium N.V., België (ONMR), in beheer bij Fast Baltic sp z oo, Szczecin (Fast Group). 10-4-2026 onderweg van Antwerpen naar Szczecin, bij Oldenbüttel op het Kielkanaal, motorproblemen gekregen en dwars op de vaargeul gevallen, later vlot gebracht en naar de districtshaven van Rendsburg gesleept. 11-4-2026 van Rendsburg naar Szczecin.

FRISIAN LADY, IMO 9246906 (NB-289), 5-2-2001 kiel gelegd, de bouw kreeg vertraging wegens verschil van mening tussen Boomsma Shipping B.V. en Scheepsbouwkundig Bureau Zeeman te Urk, casco lag enige tijd klaar op de Turkse werf Çeliktrans Tekne te Tuzla (25), afgebouwd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen, 23-11-2002 gedoopt FRISIAN LADY, 25-11-2002 geplande vertrek uitgesteld, 29-11-2002 vertrek weer uitgesteld, 4-12-2002 gearriveerd in de Vissershaven te IJmuiden, 5-12-2002 proefvaart, 6-12-2002 proefvaart en opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V. aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Frisian Lady II", Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., 3-11-2008 (e) verkocht aan Beheersmaatschappij m.s. "Frisian Lady II", Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V. 12-2019 verkocht aan Meriaura Oy, Turku, Finland. 19-1-2020 gearriveerd te Gent. 23-1-2020 (e) verkocht aan Friendland Shipping Ltd., 23-1-2020 vlag: Gibraltar, roepsein ZDRL5, in beheer bij Klip Marine Shipmanagement Ltd. (Klip Marine Shipmanagement OU), Tallinn, 23-1-2020 (e) te Gent herdoopt FRIENDLAND. 13-2-2021 vlag: Letland, roepsein YLRH. 4-2026 verkocht aan Olympic Maritime Ltd., 4-2026 vlag: Antigua & Barbuda (V2RJ7), in beheer bij Rix Shipmanagement Sia, herdoopt OLYMP TRADER.



GERA, IMO 8815293 (NB-323), 22-12-1986 kiel gelegd, 17-10-1988 te water gelaten, 11-1988 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (967) als ANGELA JÜRGENS aan K.G. Schifffahrtsges. Klaus Jürgens m.s. "Angela Jürgens" m.b.H. & Co., Hamburg-West Duitsland. 1996 verkocht aan Coastal Shipping Ltd., Arklow-Ierland, in beheer bij Arklow Shipping Ltd., 9-1-1997 (GL) herdoopt INISHOWEN. 1998 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Gera", Heerenveen, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., roepsein PHBN, 2-11-1998 herdoopt GERA. 9-1-2002 herdoopt ARFELL. 24-2-2003 herdoopt GERA. 2003 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Vera H", Heerenveen, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., 18-12-2003 herdoopt VERA. 2006 verkocht aan Tetra Denizcilik ve Ticaret AS, Istanbul-Turkije, in beheer bij Atlas Gemi Isletmeciligi Ltd., Istanbul, 24-3-2006 (GL) herdoopt MARTI PRIDE. 26-3-2006 vertrokken van de Eemhaven naar Antwerpen. 8-8-2008 (e) verkocht aan Ahmad King Inc., Georgië, in beheer bij Nejem Co. Marine Services, Tartous, 26-8-2008 (e) herdoopt PRINCESS SIRA. 6-2011 herdoopt MONTASER M., vlag: Georgië, roepsein 4LFS2. 2011 verkocht aan Lulu Shipping Co. S.A., Tripoli. 17-2-2012 (e) verkocht aan Nour Shipping Co. S.A., Majuro, 21-2-2012 (m) vlag: Tanzania, roepsein 5IM390, in beheer bij Nejem Co. Marine Services, Tartous. 2014 herdoopt TAKNIS. 6-2014 (e) verkocht aan Taknis Shipping Co. Ltd., Zanzibar-Tanzania, in beheer bij Arados Bureau for Sea Services, Alexandria, Egypte. 12-2014 verkocht aan Amazigh Shipping Co. Ltd., 12-2014 vlag: Palau, roepsein T8A2074, in beheer bij Pilin Ship Management Ltd., Alexandria, Egypte, 12-2014 herdoopt AMAZICH S1. 11-2018 verkocht aan NS Pride Shipholding Ltd., Majuro, Marshall Islands, vlag: Panama, roepsein 3EXP6, in beheer bij Transadria S.A., herdoopt NS PRIDE. 23-3-2019 van Ancona

naar Agios Nikolaos te Viotia, Griekenland, 25-3-2019 op 3 mijl west van Rio-Antirion bridge (Charilaos Trikoupisbrug over de Golf van Korinthe), problemen met de machine, door de sleepboot PROTEAS (IMO 8811273) naar Patras, Griekenland gebracht, 25-3-2019 te Patras. 3-10-2019 in beheer bij Aldis Shipmanagement S.A., Thessaloniki en NS Pride Shipholding Ltd., Tirana, Albanië. 2-2023 vlag: Belize (V3NY). 21-11-2024 op 0,8 mijl ten westen van de haven van Antirrio in de Golf van Patras aan de grond gelopen, in positie 38.20 NB en 021.45 OL, de sleepboot AMAZON ingezet, 21-11-2024 vlot gebracht en vergezeld door de sleepboot AMAZON naar de ankerplaats van de haven van Patras. 31-8-2025 bij de haven van Chornomorsk getroffen een onbekend explosief, de bemanning van het schip bleef ongedeerd en kon verder varen naar de haven van Sulina. Buiten de haven dreven meerdere neergehaalde UAV's op het wateroppervlak, die mogelijk zeemijnen in het gebied hebben laten vallen tijdens de eerdere aanval. Chornomorsk was 's nachts het doelwit geweest van een zware aanval door Russische drones, en een deel van de regio zat zonder elektriciteit vanwege aanvallen op energiefaciliteiten. (Timsen, 1-9-2025). 3-2026 vlag: Gambia (C5J902). (Foto: Teun van der Zee, 6-4-2000).

GRETA C, IMO 1031020 (NB-338), General Cargo Ship, Labrax 7680, 4.766 GT, 7.281 DWT, in aanbouw bij Thecla Bodewes Shipyards Kampen B.V., Kampen onder bouwnummer ROYAL T KAMPEN 375, 13-3-2026 te water gelaten, 13-3-2026 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2216), 10-7-2026 geplande oplevering, 14-4-2026 vertrokken van Kampen met bestemming IJmuiden, 15-4-2026 vertrokken op proefvaart en naar Harlingen, 17-4-2026 proefvaart, 21-4-2026 opgeleverd als GRETA C aan Carisbrooke Coasters B.V., vlag: Portugal (Madeira) (CQ2216), in beheer bij Vertom Bereederungs GmbH & Co. K.G., Moormerland. 28-4-2026 vertrokken op de eerste reis van Harlingen naar Gent.

HONDIUS, IMO 9818709, zie Cruisenieuws.



JO CEDAR, IMO 8919049 (NB-338), 3-7-1990 besteld, 28-4-1993 kiel gelegd, 11-1993 te water gelaten, 4-1994 proefvaart, 21-4-1994 (DNV) opgeleverd door Kværner Kleven Florø A/S, Florø (251) als JO CEDAR aan Jo Cedar Shipping B.V., Rotterdam, in beheer bij Jo Management B.V. De laatste in een serie van 3 tankers, 22.415 GT, 11.481 NT, 36.733 DWT. 1999 als JO CEDAR verkocht aan J.O. Odjell Chemical Carriers II B.V., Rotterdam, in beheer bij Jo Tankers B.V. 11-2009 op ruim 500 mijl buiten de kust van Tanzania beschoten met mitrailleurs tijdens een aanval door piraten, daarbij raakte geen van de 31 bemanningsleden gewond. Dat heeft directeur Arjan Kreuze van de Nederlandse vestiging van Jo Tankers maandag 2 november 2009 gemeld. De JO CEDAR wist aan de twee boten van de piraten te ontkomen door harder te gaan varen en ontwijkende manoeuvres uit te voeren. Het schip is door de aanval licht beschadigd, maar kon doorvaren naar de haven van de Keniaanse stad Mombassa. 3-2010 onder de Noorse vlag (NIS) gebracht, thuishaven: Bergen, roepsein LAJB7, 8-2010 herdoopt CEDAR. 24-1-2017 (e) verkocht aan Stolt Cedar B.V., vlag: Liberia (D5MX7), in beheer bij Jo Tankers AS, Kokstad, Noorwegen, herdoopt STOLT CEDAR. 8-2017 in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 3-2026 verkocht voor sloop. 10-4-2026 gearriveerd op Bhavnagar Anchorage, 16-4-2026 gearriveerd op Alang Anchorage, 17-4-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Bob van Raadt, 29-6-1995).

KITTY C, IMO 9558048, General Cargo Ship, 4.151 GT, 2.323 NT, 6.798 DWT, 1-8-2011 opgeleverd door Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Co. Ltd., China (YZJ2008-900) als Carisbrooke Shipping 6250 B.V., United Kingdom, in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd. 106,07 (94,50) x 15,50 x 8,14 x 6,630 meter. 10,3 kn. 2.690 EPK, 1.980 kW, 6 cyl, 4 tew, 255 x 400, 750 rpm., vertraagd naar 170 rpm., Caterpillar Motoren GmbH & Co., Kiel. 2017 in beheer bij Nova Marine Carriers S.A. en Carisbrooke Shipping Ltd. 2018 verkocht aan Carisbrooke Shipping 6800 Ltd., United Kingdom, in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd. 25-1-2019 in beheer bij Vertom Shipping & Trading B.V. en Carisbrooke Shipping Ltd. 31-3-2021 verkocht aan Carisbrooke Shipping #1 B.V., Rhoon, 3-2021 vlag: Portugal (Madeira) (CQEX3). 4-2026 herdoopt SEA LINE.

LADY CHRISTINA, IMO 9201815 (NB-167), 15-7-2000 gedoopt CHRISTINA door mevr. G.C. Koorn-Engel en te water gelaten bij Scheepswerf Niestern Sander B.V., Delfzijl (906), 1-9-2000 opgeleverd aan C.V. m.s. "Christina", Delfzijl (PFAC), in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl. 5-9-2000 vertrokken op de 1e reis. 27-10-2008 (e) ingebracht bij Beheermaatschappij C-Schepen II B.V., Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends B.V. 21-7-2010 herdoopt LADY CHRISTINA. 14-4-2026 verkocht aan Ales Shipping Ltd., Majuro, Marshall Islands, 10-4-2026 vlag: Antigua & Barbuda (V2B2048), in beheer bij IBD Denizcilik Dis Ticaret AS, Izmit, Kocaeli, Turkije, 10-4-2026 in het Franse Fécamp overgedragen en herdoopt CHRISTINA.

LADY DAWN, IMO 9467172 (NB-317), 18-10-2008 te water gelaten bij Zhejiang Hexing Shipyard, Wenling, China onder bouwnummer 06-001, 6-8-2009 opgeleverd als BANIER aan Scheepvaartonderneming "Banier" C.V., Delfzijl, in beheer bij (beherend vennoot) Banner Shipping B.V., in bevrachting bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl voor J.A. de Vries, G.W. Bosma en R. de Jonge. Roepsein PBRJ, 2.834 GT, 1.295 NT, 4.114 DWT. 13 kn. 2.731 EPK, 2010 kW, MAK 6M25, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel. 2-2010 (e) in beheer bij Banner Shipping B.V. en Wijnne & Barends B.V., Delfzijl. 31-7-2015 (e) in beheer bij Banner Shipping B.V., Wijnne & Barends B.V., Delfzijl en Oling B.V., Delfzijl. 2-9-2015 (e) verkocht aan Banier Shipping B.V., Delfzijl, in beheer bij Banner Shipping B.V., Wijnne & Barends B.V., Delfzijl en Oling B.V., Delfzijl. 14-10-2019 verkocht aan B.V. Firmanten Lady Dawn, Delfzijl, roepsein PBRJ, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl, 14-10-2019 (VT) te Scheveningen herdoopt LADY DAWN. 15-11-2019 verkocht aan Rederij Lady Dawn, Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl. 6-5-2024 te Amsterdam. 5-2024 verkocht aan HS Shipping Company Limited, 5-2024 vlag: Antigua (V2RD8), in beheer bij Schifffahrtskontor Tom Wörden G.m.b.H. & Co. K.G., Oldendorf, Duitsland, 5-2024 herdoopt HUMBER SPRINTER. (Foto: Marcel Coster, 22-5-2024, IJmuiden).



Brand in de machinekamer te Kiel

Op 1 mei 2026, rond 17:40 uur, heeft de bemanning van de HUMBER SPRINTER, onderweg van Riga naar Immingham, brand gemeld in de machinekamer terwijl het schip aangemeerd lag in de sluis van het Kielerkanaal te Kiel-Holtenau. Van buitenaf waren echter geen vlammen of rook te zien. De bemanning van het vrachtschip bestreed de brand, die zich in een generator in de machinekamer bevond, aanvankelijk zelf met brandblussers. De eerste bluspoging was succesvol en de vlammen werden gedoofd. Omdat de omvang van de brand aanvankelijk onduidelijk was, stuurde de brandweer haar nieuwe blusboot FÜERSCHIP naar de sluis, samen met brandweerlieden van de kazernes Noord en Hoofd. Brandweerlieden met ademapparatuur betraden vervolgens de machinekamer en inspecteerden deze. Rond 18:40 uur werd de brand geblust verklaard en verlieten de brandweerlieden de locatie. Tijdens de bluswerkzaamheden moest één sluis worden gesloten. Na afronding van het politieonderzoek werd het vrachtschip naar de Nordhafen verplaatst en afgemeerd aan de Voithkade. De Duitse Maritieme Beroepsvereniging heeft een vaarverbod ingesteld totdat de classificatie is bevestigd. (Timsen, 2-5-2026). Na reparaties en inspecties verliet het schip Kiel op 5 mei opnieuw, met een verwachte aankomsttijd in de bestemmingshaven op 6 mei.



LINDEBORG, IMO 9279068 (NB-256), 27-6-2002 kiel gelegd, casco gebouwd bij Shipyard Leda d.o.o., Korčula, Kroatië, afgebouwd te Kampen, 16-10-2005 gearriveerd te Delfzijl, 17-10-2005 proefvaart op de Eems, 21-10-2005 opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (1007) als DIAMANT aan Combinatie Van Donderen V.o.F., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor K. van Donderen. Roepsein PHEH. 82,50 (80,84) x 12,50 x 8,00 x 4,850 meter. 2.409 GT, 3.217 DWT, 132 TEU. 21-10-2005 vertrokken van Delfzijl naar Harlingen om zout te laden voor de Finse haven Joutseno. 14-7-2008 (e) verkocht aan bij C.V. Scheepvaartonderneming Van Donderen, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 23-8-2008 bij het verlaten van het Saimaa Channel, bij Vyborg aan de grond gelopen in positie 60.38.4 NB. en 028.34.8 OL., 23-8-2008 op eigen kracht vlot gebracht. 2010 verkocht aan J.A. Souwerbren, Alkmaar, roepsein PHEH, in beheer bij C.V. Souwerbren Scheepvaart, Alkmaar en Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 18-8-2010 bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl herdoopt NOORDERLICHT. 20-2-2019 oprichting van Scheepvaartonderneming Lindeborg B.V. te Delfzijl, 21-2-2019 bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 74053272. 10-4-2019 vanaf Hamburg te Delfzijl. 4-2019 verkocht aan Scheepvaartonderneming Lindeborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 15-4-2019 (vt) herdoopt LINDEBORG. (Foto: Ruud Coster, 13-6-2023, IJmuiden).

Aanvaringen te Brunsbüttel

Op 10 april 2026 om 17:14 uur botste de BERKBORG, onderweg van Szczecin naar Delfzijl, tegen de geleidingsmuur van de sluis bij het binnenvaren van de nieuwe Noordsluis van het Kielerkanaal in Brunsbüttel na een doorvaart over het kanaal. Het schip moest een melding indienen, maar er werd geen schade geconstateerd.

Tegelijkertijd, om 17:16 uur, botste het vrachtschip LINDEBORG, dat vanuit Harlingen de sluisen van de Elbe naderde, tegen een aantal meerboeien in de buitenhaven nabij de ingang van de oude Noordsluis bij Pier 2. Het schip moest een melding indienen in de oude sluis en kreeg een tijdelijk vaarverbod. Na afronding van het onderzoek mocht het schip om 18:24 uur zijn reis oostwaarts vervolgen. (Timsen, 10-4-2026).

MAASVLIET, IMO 9996915 (NB-326), General Cargo Ship, 2.829 GT, 1.389 NT, 3.800 DWT, 3-2023 besteld onder bouwnummer INSTALHO 12022-0362, 16-10-2023 kiel gelegd, 11-1-2024 te water gelaten te China, 7-2-2024 vertrokken van Nantong a/b m.s. ZHONG REN 121 (IMO 9922938, a/b ook casco's van binnenvaartschepen en m.s. SARDIUS), 10-4-2024 gearriveerd op de Beatrixhaven, 13-4-2024 gelost met de bokken MATADOR 3 en HEBO LIFT 10, 17-4-2024 door de sleepboot SCHELDESTROOM en duwboot ORION naar Holland Shipyards te Hardinxveld gebracht om afgebouwd te worden, kreeg een aangepaste boeg om oude onderzeese kabels te bergen, 1-9-2024 geplande oplevering, 28-1-2025 te Bruinisse, 29-1-2025 proefvaart op de Oosterschelde en naar Bruinisse, 30-1-2025 terug te Hardinxveld, 7-2-2025 (BV-43862D) opgeleverd Instalho Scheepsbouw B.V. als MAASVLIET aan Beheermaatschappij MV Maasvliet B.V., Rotterdam (PIGR), in beheer bij Hartel Shipping & Chartering B.V., Rhooen. 89,43 (84,19) x 13,20 x 7,20 x 5,250 meter. 10,3 kn. 11-2-2025 van Hardinxveld naar Cable Point, ETA 20-2-2025. 30-4-2026 te Alexandrië, Egypte.



MAASVLIET, foto: Jan Scheurwater, 30-1-2025

De MAASVLIET werd begin april 2026 weggestuurd door het Turkse fregat TCG GÖKSU. Het incident vond plaats in de Oostelijke Middellandse Zee, in een gebied tussen het Griekse eiland Rhodos en Egypte.

De Reden

De kern van het conflict draait om een langlopend juridisch en geopolitiek geschil over maritieme grenzen: Betwist Gebied: Turkije claimt dat de Maasvliet werkzaamheden uitvoerde op het Turkse continentale plat. Volgens de Turkse marine had het schip geen officiële toestemming van de Turkse autoriteiten voor haar activiteiten.

Aard van het Werk: De MAASVLIET was op dat moment bezig met het bergen van een oude telecommunicatiekabel. Hoewel dit civiele werkzaamheden zijn, beschouwen kuststaten dergelijke operaties op hun continentale plat vaak als vergunningsplichtig.

Locatie op het moment van incident: De wateren ten zuiden van Rhodos, een regio waar Griekenland en Turkije overlappende claims hebben op de exclusieve economische zone (EEZ). (MK).

De MAASVLIET was op dat moment bezig met het bergen van een oude onderzeese telecommunicatiekabel die Marseille met Port Said verbindt. Dit werk werd uitgevoerd in opdracht van een Amerikaans bedrijf.

Kernpunten van het incident:

- * Vergunningen: De Nederlandse bemanning had alle benodigde vergunningen verkregen van de Griekse en Egyptische autoriteiten.
- * Turkse eis: TCG GÖKSU eiste te weten waarom er geen Turkse vergunning was aangevraagd, met het argument dat het gebied onder de NAVTEX-jurisdictie van de Antalya Hydrographic Service valt.
- * Escalatie: Turkije heeft vervolgens een klacht ingediend bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). (AI).

MAKKUM M857, Mijnenjager. 28-2-1983 kiel gelegd, 23-2-1985 te water gelaten, 13-5-1985. in dienst gesteld als HmMs MAKKUM M857 bij de Koninklijke Marine. 25-11-2024 als Zr.Ms. MAKKUM uit dienst gesteld. (Foto: Teun van der Zee, 2-10-1987, Maassluis).

Het Nederlandse Ministerie van Defensie heeft samen met België mijnenvegers aan Oekraïne geschonken. De Nederlandse Zr.Ms. VLAARDINGEN zal de naam MELITOPOL dragen, naar de Oekraïense stad die tijdelijk door de Russen bezet is. Het schip werd overgedragen op de Belgische marinebasis Zeebrugge. Later in 2025 zal ook de Zr.Ms. MAKKUM worden geleverd. Dat schip zal de naam HENICHESK dragen, naar een andere tijdelijk bezette stad in Oekraïne. Het ministerie heeft niet bekendgemaakt hoe het Belgische schip BNS NARCIS zal heten. De Oekraïense bemanning is getraind door Belgische en Nederlandse instructeurs, technici en onderhoudsteams. (Timsen, 27-6-2025).

Oekraïne ontvangt in juni zijn vijfde mijnenveger.

Nederland zal in juni 2026 de vijfde Oekraïense mijnenveger, de HENICHESK, formeel overdragen. Het schip zal de naam dragen van een Oekraïens schip dat Rusland in 2022 in een gevecht vernietigde en zal zich voegen bij een groeiende vloot van door het Westen geleverde mijnenvegers die momenteel in het Verenigd Koninkrijk gestationeerd is.

Schepen mogen de Zwarte Zee niet binnenvaren zolang er nog sprake is van vijandelijkheden. Sinds Rusland in 2022 Oekraïne op grote schaal binnenviel, handhaaft Turkije het Verdrag van Montreux uit 1936, dat nieuwe oorlogsschepen verbiedt de Bosporus en de Dardanellen te passeren en de Zwarte Zee te bereiken zolang de oorlog voortduurt. De maritieme ontmijningscapaciteit van Oekraïne zal na de oorlog van cruciaal belang zijn, aangezien de Zwarte Zee nog steeds mijnen bevat uit zowel de Tweede Wereldoorlog als de aanhoudende Russische invasie. Het vrijmaken van belangrijke scheepvaartroutes is essentieel voor het herstel van de Oekraïense economie en de graanexport.



Op 16 april ontmoetten de Oekraïense president Volodymyr Zelenskyy en de Nederlandse premier Rob Jetten Oekraïense militairen die een training volgden op het mijnenopruimingsschip Zr. Ms. MAKKUM van de Alkmaar-klasse in Vlissingen. De commandant van het mijnenopruimingsschip bracht beide leiders op de hoogte van de voortgang van de training. Een aanzienlijk deel van de Oekraïense matrozen heeft daadwerkelijke gevechtservaring, ook op zee. De bemanning werkt met verschillende soorten onderwaterdrones – op afstand bestuurbare voertuigen die worden gebruikt om mijnen op te sporen, te identificeren en onschadelijk te maken. Nederland zal de training van de bemanning voltooien en het schip formeel overdragen. Het is de tweede schenking van Nederland. Het schip zal de naam HENICHESK dragen en zal naar verwachting deelnemen aan de oefening Sea Breeze in 2027.

De vier schepen die Oekraïne al bezit, zijn de CHERKASY en CHERNIHIV, beide mijnenvegers van de Sandown-klasse uit het Verenigd Koninkrijk, en de MARIUPOL en MELITOPOL, voorheen schepen van de Alkmaar-klasse uit respectievelijk België en Nederland. Met de nieuwe HENICHESK, eveneens van de Alkmaar-klasse, blijven alle vijf schepen in het Verenigd Koninkrijk. Na het einde van de oorlog zullen ze naar Oekraïense wateren varen voor ontminingsoperaties en de capaciteiten van de marine aanzienlijk versterken. (Timsen, 17-4-2026).

MARIANNE K, IMO 1112472 (NB-336), General Cargo Ship, 3.850 GT, 5.200 DWT, 13-1-2026 kiel gelegd, onder bouwnummer JIANGSU DAJIN DJHC6122, 4-4-2026 te water gelaten, 15-6-2026 geplande oplevering als MARIANNE K. aan Krohn & Co. GmbH & Co. K.G., Hamburg, vlag: Nederland.

MIGHTY SERVANT 1, IMO 8130875 (NB-134). 12-1981 besteld, 1982 kiel gelegd, 14-3-1983 te water gelaten als MIGHTY SERVANT 1, 8-8-1983 opgeleverd door Oshima Shipbuilding Co. Ltd., Nagasaki (10072) aan Wijsmuller "Mighty Servant I" B.V., IJmuiden, in beheer bij Wijsmuller Beheer B.V., IJmuiden, roepsein PFZP, 8-1983 vertrokken naar Singapore om het nieuwe zelfheffende booreiland GLOMAR ADRIATIC IV (Global Marine Drilling Co., Galveston, Texas, bouwjaar 1983) te laden, 23-8-8-1983 vertrokken van Singapore met bestemming Sicilië, 1988 in beheer bij Wijsmuller Ship Management B.V., IJmuiden, 1993 thuishaven: Willemstad-N.A. (PJPR), 1994 ingebracht bij Mighty Servant 1 N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij DOCKWISE N.V., Meer, België, 8-1998 gearriveerd bij Hyundai Mipo Dockyard, Ulsan voor verbouwing tot grootste heavy liftschip ter wereld, verlengd en verbreed, 11-1998 opgeleverd, werkdek 150 x 50 m., 46.300 ton laadcapaciteit, kan volledig uitgeruste booreilanden vervoeren met een gewicht tot 35.000 ton, 29.193 GT, 8.557 NT, 40.910 DWT, 190,03 (174,70) x 50,36 x 12,00 x 8,800 meter. 10-6-2000 op weg van de Waalhaven, Rotterdam naar de Europoort een "black out" gekregen en t.h.v. het oeverbos tussen Vlaardingen en Maassluis aan de grond gelopen, ook de daar voor anker liggende zandzuiger KIL geraakt die lichte schade opliep, bij hoog water die avond vlot gebracht en naar de Waalhaven gebracht om de schade te inspecteren. 14-5-2001 ingebracht bij Mighty Servant 1 B.V., Rotterdam (PBBR), 19-3-2007 (e) onder de vlag van de Ned. Antillen gebracht (PJVZ). 10-10-2010 vlag: Curaçao. 4-2026 thuishaven en vlag: Valletta-Malta (9HA6543).

NEDLLOYD TRINIDAD, IMO 8317978 (NB-250), te water gelaten als WESER GUIDE, 20-3-1984 (RI) opgeleverd als ZIM KINGSTON door H. Brand, Oldenburg (217) aan P/R m.s. "Weser Guide", Brake-BRD, roepsein DHLY, in beheer bij Reederei Weser Schiffahrts Agentur G.m.b.H. & Co. K.G., Elsfleth (Otto Eckhardt). 3.784 BRT, 1.820 NRT, 5.189 DWT. 350 TEU. 14 kn. 8-4-1988 herdoopt WESER GUIDE. 1994 herdoopt NEDLLOYD TRINIDAD. 15-4-1995 uit charter. 1995 verkocht aan P/R m.s. Rangiora, Antigua & Barbuda (V2HX), in beheer bij Helmship G.m.b.H., Brake, 6-6-1995 herdoopt RANGIORA. 1998 verkocht aan M.S. 'Waddens' Shipping Co. Ltd., Antigua & Barbuda, in beheer bij Nordenhamer Bereederings G.m.b.H. 21-11-1998 herdoopt WADDENS. 6-4-1999 herdoopt CAPITAINE BLIGH. 14-4-2000 herdoopt SOUTHERN MAN. 31-1-2001 herdoopt WADDENS. 9-9-2002 herdoopt UAFL EXPRESS. 29-7-2002 in beheer bij Baum & Co. G.m.b.H. & Co. K.G. 5-5-2005 (e) in beheer bij Afalita Shipping JSC en Nordenhamer Bereederings G.m.b.H. 8-2010 herdoopt WADDENS. 7-6-2018 (e) verkocht aan Med Sea Trading Ltd., Constanta, vlag: Togo (5VFW8), in beheer bij Spania Trading Ltd., Constanta, 6-2018 herdoopt JUHAYNNA. 10-3-2020 kreeg te Batumi te maken met een technisch mankement, de havenmeester trok de vergunning tot vertrek in tot de reparaties klaar waren, deze werden op de ankerplaats uitgevoerd door de bemanning. 11-3-2020 om 19:30 uur hervatte het schip zijn reis en zette koers naar Durrës. 30-6-2023 verkocht aan AB Shipping Ltd., Sierra Leone (9LS1919), in beheer bij Spania Trading Ltd., Constanta, 6-2023 herdoopt AB MOLY.



NAVICULA, IMO 8632110, Research Survey Vessel. 129 GT, 1981 opgeleverd als NAVICULA aan Stichting Nederlandse Wetenschappelijk Onderzoek Instituten (Stichting NWO-I) (Koninklijk NIOZ), Utrecht (PGCT). 6-2024 herdoopt NAVICULA STAR. (Foto: Pieter Inpijn, 29-9-2020, Oudeschild).

NILEDUTCH GEMSBOK, IMO 9241475 (NB-336), Container Ship (Fully Cellular), 25.407 GT, 12.733 NT, 33.767 DWT, 2478 TEU, 5-9-2003 opgeleverd door Aker MTW Werft G.m.b.H. (018) als NORDBALTIC aan Reederei "Nord" Klaus E. Oldendorff, G.m.b.H., Hamburg, vlag: Cyprus. 11-2003 vlag: Isle of Man, 11-2003 herdoopt CMA CGM ROMANIA. 2011 herdoopt BALTIC. 2-2012 vlag: Cyprus. 8-2018 verkocht aan Nordbaltic Shipping Co. Ltd., 8-2018 vlag: Portugal (Madeira), in beheer bij Reederei Nord G.m.b.H., Hamburg. 12-2008 herdoopt NORDBALTIC. 12-2012 herdoopt NILEDUTCH GEMSBOK. 9-2015 herdoopt BALTIC. 9-11-2021 verkocht aan Nordbaltic Shipping & Trading Ltd., Liberia (5LDA4), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. en MSC Shipmanagement Ltd., 11-2021 herdoopt MSC BALTIC III. 3-2-2025 van Montréal naar Corner Brook, 10-2-2025 ETA te Corner Brook. 15-2-2025 tijdens een reis van Montréal naar Corner Brook tijdens slecht weer in de Bay of Islands, St. Lawrence Golf aan de grond gelopen.

Het wrak is nog intact.

Het wrak van de 'MSC BALTIC III' heeft de winter ongeschonden doorstaan. De aanzienlijke ijsvorming op het dek is grotendeels weggesmolten en de bemanning heeft een grote scheur in de dekbeplating ontdekt. De scheuren in de romp zijn echter aanzienlijk groter geworden en het achterstevan ligt dieper in het water. De ijsvorming gedurende de winter belemmerde ook de toegang tot de kustlijn, maar die is verdwenen waardoor het onderzoek langs de kustlijn is hervat. De verzekeringsmaatschappij heeft een aanbesteding uitgezet om een bergingsbedrijf in te huren dat het schip moet bergen. (Timsen, 16-4-2026). Het bergingscontract voor de MSC BALTIC III is vergeven aan Resolve Marine.



OLIVIJN, IMO 1110101 (NB-338), General Cargo Ship, HSG 3800, 2.783 GT, 1.438 NT, 3.833 DWT, 7-5-2025 te water gelaten onder bouwnummer YIZHENG YANGZI CS945, 7-2025 te China a/b m.s. YA QING HUI ZONG (IMO 1037828, 2024, 19.397 GT) gezet, 8-8-2025 vertrokken naar Rotterdam, 21-9-2025 te Rotterdam, 25-9-2025 met de sleepboot SCHELDESTROOM en de duwboot L'AVENIR naar Werkendam gebracht om afgebouwd te worden, 19-12-2025 verhaald van Damen Concordia te Werkendam naar Scheepswerf Gebr. Kooiman te Zwijndrecht, later terug naar Werkendam, 3-2026 roepsein PBNH, 26-3-2026 proefvaart, 30-3-2026 vertrokken van Werkendam met bestemming Bruinisse voor de proefvaart, 31-3-2026 te Werkendam, 9-4-2026 te Werkendam gedoopt OLIVIJN, 13-4-2026 (e) opgeleverd door Holland Shipyards B.V. aan Olivijn C.V., Alkmaar, in beheer bij DBM Beheer I B.V. en De Bock Maritiem B.V., Alkmaar, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V. 17-4-2026 vertrokken op de eerste reis van Hardinxveld-Giessendam met bestemming Hamburg. 21-4-2026 van Hamburg naar Greenore, Ierland. (Foto: Holland Shipyards).

OOSTERPOORT, IMO 9195717 (NB-318), casco gebouwd door ATVT Zavod "Leninska Kuznya", Kiev (9341), 7-11-2001 opgeleverd door Damen Scheepwerf Bergum B.V., Bergum (9341) als OOSTERPOORT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Oosterpoort", Groningen, in beheer bij Armawa Shipping & Trading B.V. en B.V. Beheermaatschappij "Oosterpoort". 2.545 GT. 193 TEU. 16-12-2002 (e) verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Oosterpoort", Willemstad-N.A., roepsein PJBR, in beheer bij Armawa Shipping & Trading B.V., Haren. 12-2004 verkocht aan M.S. "HC Ida" Schiffahrtsges.m.b.H., Lingen, vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2OY5, in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten, 3-12-2004 gearriveerd in de Wiltonhaven te Schiedam, 8-12-2004 herdoopt HC IDA. 9-12-2004 vertrokken van Schiedam naar zee. 7-2005 in beheer bij Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 2007 verkocht, 8-10-2007 te Emden overgedragen aan de nieuwe eigenaar C.V. Rederij K&T Holland, thuishaven Delfzijl, roepsein PBKV, in beheer bij Flagship Management Company B.V., herdoopt JUERGEN K. (JÜRGEN K.). 18-11-2020 (e) verkocht aan Irving Management Ltd., thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BQD5, in beheer bij Jūru Agentūra Forsa, UAB, Klaipeda, Litouwen, herdoopt ASTRID. 20-1-2023 verkocht aan Astrid Marine Ltd., Bridgetown-Barbados (8PKO1), in beheer bij UAB Jūru Agentūra 'Forsa', Klaipeda en Baden Shipmanagement S.A., herdoopt ASTRID S. 27-6-2024 verkocht aan Arjuve 2024 SAS, Tallinn-Estland (YLSI), in beheer bij Ocean Star Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Jork, 6-2024 herdoopt ARMARA JULES VERNE. 12-9-2025 in beheer bij Chess Maritime, La Garde, Frankrijk. 30-3-2026 verkocht aan Rix-Pacific Shipping Ltd., Riga, vlag: Cyprus (5BAG7), in beheer bij Rix Shipmanagement SIA, Riga, herdoopt RIX FJORD.

P&O NEDLLOYD DUBAI, IMO 9232773 (NB-290), aanvankelijk PASSAT, 27-2-2002 kiel gelegd, 14-6-2002 te water gelaten als EURO MAX, 8-2002 opgeleverd door Stocznia Gdynia S.A. (8184/8) als P&O NEDLLOYD DUBAI aan M.S. "Euro Max" Schiffahrtsges. m.b.H. & Co. K.G., Monrovia-Liberia (A8AQ9), in beheer bij Reederei Hermann Wulff Inh. John-Peter Wulff. 32.322 GT. 14-10-2002 te Bandar Abbas, 21-10-2002 te Singapore. 29-10-2004 te Singapore uit charter, herdoopt CSAV RIO LOA (A8HE4). 10-1-2005 in beheer bij Passat Schiffahrtsges m.b.H & Co. en Reederei Hermann Wulff, Kolmar. 11-2007 herdoopt CMA CGM CHARCOT. 3-2008 verkocht aan Euro Max Passat Schiffahrtsges m.b.H. & Co., Monrovia-Liberia (A8HE4), in beheer bij Passat Schiffahrtsges m.b.H. & Co. en Reederei Hermann Wulff, Kolmar. 3-2008 verkocht aan Scio Sky Shipping S.A., Monrovia-Liberia, in beheer bij Passat Schiffahrtsges m.b.H. & Co. en Reederei Hermann Wulff, Kolmar. 8-2011 herdoopt EURO MAX. 31-8-2017 in beheer bij Varship Shipping Co. Ltd. 2-2018 herdoopt SCIO SKY. 11-1-2022 verkocht aan Sky Limits Shipping and Trading Limited, Monrovia-Liberia (A8HE4), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. S.A., Genève, herdoopt MSC GIADA III.



Explosie en brand voor de kust van Sint-Petersburg

Op 5 februari 2026 vond er een explosie plaats in de machinekamer van de MSC GIADA III, onderweg van Antwerpen naar Sint-Petersburg, Rusland, met 22 bemanningsleden aan boord, toen het schip de Nevabaai bereikte. Er brak brand uit die zich naar de bovenbouw verspreidde. Het reddingsschip Spasatel Karev en de ijsbreker Semyon Dezhnev werden vanuit de haven van Sint-Petersburg gestuurd om assistentie te verlenen. De brand op de MSC Giada III werd enkele uren later geblust. Er waren geen scheuren in de romp of brandstoflekkages. Het schip had een Russische kapitein en een bemanning uit Myanmar, die veilig geëvacueerd werden. Het beschadigde containerschip werd later naar de haven van Sint-Petersburg gesleept. De afdeling Transportonderzoek van het Westelijk Interregionaal Transportonderzoek (MIUT) van het Onderzoekcomité van de Russische Federatie is een vooronderzoek naar de brand gestart. Het onderzoek werd uitgevoerd op grond van deel 1 van artikel 263 van het Russische Wetboek van Strafrecht, dat betrekking heeft op overtredingen van de voorschriften inzake de veiligheid van het zeeverkeer en de exploitatie van schepen.

Volgens Oekraïense media maakte de MSC GIADA III deel uit van de zogenaamde Russische schaduwvloot. Het schip werd in januari voor de kust van Turkije gespot, waar het opvallend dicht langs de kust voer. Daardoor kon het Oekraïense drones ontwijken. (Timsen, 6-2-2026). (Foto CMA CGM CHARCOT: Hannes van Rijn, 20-6-2011, Maasmond).

P&O NEDLLOYD HOUTMAN (NB-284), IMO 9215311 (NB-275), 30-11-2000 kiel gelegd, in aanbouw als P&O NEDLLOYD COEN voor P&O Nedlloyd Lijnen, 29-5-2001 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan (1276) aan P&O Nedlloyd B.V., Rotterdam (PFDH). De laatste in een serie van 4 stuks. 80.654 GT, 46.660 NT, 88.967 DWT. 299,99 (286,00) x 42,84 x 24,50 x 14,037 meter. 7 ruimen, 6802 TEU, 500 en 11.500 ton bunkers, verbruik 270 ton/dag, 24,5 kn. 89.564 EPK, 65.889 kW, 12 cyl, 2 tew, 960 x 2500, Sulzer 12RTA96C, de werf. 31-5-2001 vertrokken van Ulsan, 1-6-2001 gearriveerd te Shanghai, 7-6-2001 te Hong Kong gedoopt P&O NEDLLOYD HOUTMAN door Josje Speld (echtgenote van directeur P&O Nedlloyd Asia). 10-6-2001 gearriveerd te Singapore. 21-10-2001 gearriveerd in te Europoort, Rotterdam. 13-9-2005 in beheer bij Blue Star Ship Management B.V., Rotterdam. 27-2-2006 (e) herdoopt MAERSK KAMPALA. 2008 (SI) verkocht aan Maersk B.V., Rotterdam, in beheer bij Maersk Co. Ltd., A.P. Møller Singapore Pte. Ltd. 6-2009 (e) verkocht aan Maersk B.V., Rotterdam, in beheer bij Maersk Co. Ltd., A.P. Møller Singapore Pte. Ltd. en Møller-Mærsk A/S. 9-2010 in beheer bij Maersk Co. Ltd. 24-10-2011 in beheer bij Møller-Mærsk A/S. 29-8-2013 tijdens een reis op het Suezkanaal is brand uitgebroken in 2 containers, de brand doorgeslagen naar meerdere containers, 2-9-2013 brand onder controle, het vuur in 6 containers smeulde nog, 4-9-2013 de brand geblust. 2-2015 in beheer bij Møller-Mærsk A/S en Mærsk A/S. 15-10-2020 (e) verkocht aan Kohala Shipping Ltd., Majuro-Marshall Islands (V7A4350), in beheer bij Mærsk A/S, Kopenhagen en Bernhard Schulte Shipmanagement (Deutschland) G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 20-8-2021 (mt) gearriveerd te Mangalia, Roemenië. 28-8-2021 herdoopt W KAMPALA.

Aangevaren door de tanker RLO MERCHANT

Op de middag van 15 april 2026 voer de bunkertanker RLO MERCHANT (9305350) tegen twee containerschepen, de W KAMPALA en de VILNIA MÆRSK (IMO: 9778533), die aangemeerd lagen aan de Stromkade in Bremerhaven. De aanvaring veroorzaakte aanzienlijke materiële schade. Rond 16:20 uur probeerde de bunkertanker naast de VILNIA MÆRSK te komen om te bunkeren, vermoedelijk in sterke stroming. De manoeuvre mislukte echter, waardoor de tanker zowel de VILNIA MÆRSK als de W KAMPALA, die erachter lag, beschadigde. Er vielen geen gewonden en er was geen sprake van vervuiling.

De waterpolitie heeft het incident geregistreerd en een vaarverbod voor de tanker uitgevaardigd. Er is een administratieve procedure gestart tegen de 50-jarige kapitein van de tanker. Het onderzoek van de waterpolitie is nog gaande. De W KAMPALA vertrok diezelfde dag vanuit Bremerhaven op weg naar Antwerpen met een verwachte aankomsttijd van 17 april, en de VILNIA MÆRSK vertrok ook richting Klaipeda met een verwachte aankomsttijd van 18 april. (Timsen, 16-4-2026).



P&O NEDLLOYD ROTTERDAM, IMO 9153862 (NB-310), 27-2-1998 te water gelaten bij Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd., Kure Shipyard, (I.H.I.), Kure (3089), 11-6-1998 opgeleverd (LR) aan Scheepvaartmaatschappij de Rotterdamsche Compagnie B.V., Rotterdam, roepsein PDHP, in beheer bij P&O Nedlloyd B.V., Rotterdam. 80.942 GT, 48.880 NT, 88.669 DWT. 299,90 (283,80) x 42,83 x 24,40 x 14,035 meter. 7 containerruimen, 6673 TEU, 24,5 kn. 89.564 EPK, 65.880 kW, 12 cyl, 2 tew, 960 x 2500, 100 omw/min., Sulzer 12RTA96C, Diesel United Ltd., Aioi. 5-7-1998 gearriveerd te Kobe op de 1e reis, 3-8-1998 gearriveerd in de Europoort, 29-9-1998 aan de Wilhelminakade te Rotterdam gedoopt P&O NEDLLOYD ROTTERDAM door H.K.H. Prinses Margriet. 1-2005 in beheer bij Blue Star Shipmanagement B.V., Rotterdam. 21-2-2006 om 18:00 uur gearriveerd bij Maas-center-boei bestemd voor de Amazonehaven, 22-2-2006 in de Amazonehaven herdoopt MAERSK KALMAR, 23-2-2006 vertrokken met bestemming Felixstowe. 2006 in beheer bij Maersk Ship Management B.V., Rotterdam. 20-10-2008 (e) verkocht aan Maersk B.V., Rotterdam, in beheer bij Maersk Ship Management B.V. 23-4-2009 in beheer bij Maersk Ship Management B.V. en Møller-Mærsk A/S. 16-3-2010 in beheer bij Maersk Line (U.K.) Ltd. 8-2010 in beheer bij Maersk Co. Ltd. 7-5-2013 tijdens een reis van Antwerpen naar Bremerhaven op de aanloop van de Weser om 16:00 uur in aanvaring gekomen met CONMAR AVENUE (IMO 9483358, Buss Capital G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, bouwjaar 2012, 10.585 GT, reis: Hamburg naar Bremerhaven), de CONMAR AVENUE liep vervolgens aan de grond waarop de scheepvaart op de Weser kwam stil te liggen, de RT PIONEER, RT DARWIN, BUGSIEER 6, ELBE en EMS maakten vast op de CONMAR AVENUE en brachten het schip in de avond vlot, de MAERSK KALMAR zette de reis voort met escorte van een sleepboot en is te Bremerhaven op schade aan stuurboord onderzocht, 17-5-2013 gearriveerd bij Damen Shiprepair Rotterdam B.V. te Schiedam voor reparatie en dokbeurt. 3-7-2013 verhaald van de Wiltonhaven naar de Europahaven. 17-11-2020 (e) verkocht aan Kalmar Maritime LLC, 17-11-2020 (mt) te Ambarli, Turkije onder de vlag van Liberia gebracht, thuishaven: Monrovia, roepsein D5YU7, in beheer bij ConChart Commercial Inc., Athene en Technomar Shipping Inc., Athene. 10-2023 herdoopt EPAMINONDAS. (Foto: P&O Nedlloyd).

EPAMINONDAS onder vuur

Op 22 april 2026 om 6.55 uur Griekse tijd werd het containerschip EPAMINONDAS (IMO: 9153862) zonder waarschuwing beschoten door een kanonneerboot van de Iraanse Revolutionaire Garde (IRGC). De aanval veroorzaakte aanzienlijke schade aan de brug van het schip, ongeveer 15 zeemijl ten noordoosten van Oman in de Straat van Hormuz. De kanonneerboot naderde het schip en opende het vuur, ondanks het ontbreken van VHF-contact. Er werden geen branden of milieuschade gemeld. Alle bemanningsleden zouden ongedeerd zijn. Het containerschip was eerder op de hoogte gesteld van een eventuele toestemming om de straat te passeren. De autoriteiten onderzochten nu de authenticiteit van het bericht over de doorvaartvergunning, inclusief de vraag of deze mogelijk frauduleus was. Het schip werd in beslag genomen en zou naar Iran worden overgebracht. (Timsen, 22-4-2026).



RDJ WAALSTROOM, IMO 9248370 (NB-318), vrachtschip, 25-7-2003 opgeleverd door Mondego Figueira da Foz PRT (CT. 0245) als LEIRIA aan Naveiro Transportes Maritimos, Portugal (Madeira). 29-11-2012 verkocht aan Caribbean Shipping Limited, Antigua and Barbuda (V2QN3), in beheer bij Baltnautic Shipmanagement Ltd., Klaipeda. 1.921 GT, 1,123 NT, 2.652 DWT. 89,70 (86,66) x 11,32 x 5,35 x 4,130 meter. 10 kn. 1.591 EPK, 1.171 kW, 6 cyl, 4 tew, 240 x 280, 900 rpm., Deutz SBV6M628, Deutz A.G., Mannheim. 10-2013 vlag: Cyprus (5BYU3). 9-2016 vlag: Antigua and Barbuda (V2QN3). (Foto: Bert Oostdijk, 19-4-2026, Maasmond).

Vrachtschip onderweg als spookschip

De Nederlandse maritieme politie onderzocht een incident met de LEIRIA in de nacht van 24 november 2019 op de Noordzee. Het schip voer een ongebruikelijke route en reageerde niet op oproepen van de kustwacht, noch op licht- en seinsignalen van passerende schepen. Het KNRM-team uit IJmuiden en de reddingsboot 'Donator' ontvingen een GMDSS-alarm, evenals een SAR-helikopter. Na aankomst van de helikopter was er enige tijd beweging aan boord en kon er uiteindelijk contact met het schip worden gelegd, waarna beide reddingsboten om 4.30 uur konden worden teruggetrokken. Zonder tussenkomst van de kustwacht had dit heel anders kunnen aflopen. De kustwacht onderzoekt wat er is gebeurd en waarom het zo moeilijk was om contact te krijgen met het schip, dat vanuit Riga kwam en op 27 november om 06:15 uur in Kingston-upon-Hull aanmeerde. (Timsen, 27-11-2019).

9-5-2023 m.s. LEIRIA te Rotterdam, 10-5-2023 bij Dockside Shipfacilities B.V. te Bolnes. 2023 verkocht aan RDJ Waalstroom Shipping B.V., vlag: Antigua and Barbuda (V2QN3), in beheer bij Rederij de Jong B.V., Maassluis en C-Shipping & Logistics B.V., Maassluis, 26-5-2023 herdoopt RDJ WAALSTROOM. 26-5-2023 vertrokken van Dockside Shipfacilities B.V. te Bolnes, bij Poortershaven vast gemaakt door de sleepboten VB EBRO en TEXELBANK en terug naar de 1e Werkhaven, Botlek. 27-5-2023 vertrokken van de Botlek naar Bordeaux, 30-6-2023 op Bordeaux Anchorage. 4-6-2023 vertrokken van Bordeaux naar Dundalk, Ierland, 8-6-2023 ETA te Dundalk. 9-6-2024 binnengebracht te Rotterdam door sleepboten VB BRENT en VB COURAGE, aanvankelijk zou de duwboot FRISIAN als stuurboot ingezet worden doch werd bij de Berghaven vervangen door de VB COURAGE. 11-6-2024 na de reparatie vertrokken. 15-4-2026 te Cherbourg aangehouden. 19-4-2026 gearriveerd met een sleepboot te Rotterdam bestemd voor R.S.R. in WH7 voor reparatie.

Motorstoring in het Engelse Kanaal

In de nacht van 8 op 9 april 2026 meldde de bemanning van de RDJ WAALSTROOM, onderweg van Duinkerken naar Bilbao, een brand in de machinekamer en dat ze deze hadden afgesloten tijdens de overtocht door het Kanaal. Omdat het schip zich op dat moment in een Brits SAR-gebied (SRR) bevond, coördineerde het MRCC in Falmouth de evacuatie per helikopter van een van de bemanningsleden. Het schip, dat door de brand onbestuurbaar was geworden, dreef midden in de nacht het Franse SRR binnen. Onder coördinatie van de Maritieme Prefect voor het Kanaal en de Noordzee werd de hulpoperatie voor het schip in nood overgenomen door de CROSS Jobourg, die de Franse H160 Belligou-helikopter van de marine, gestationeerd in Lanvéoc, met een beoordelingsteam uit Brest aan boord, en de noodsleepboot ABEILLE LIBERTÉ, gestationeerd in Cherbourg, met een interventieteam bestaande uit brandweerlieden van de marinebrandweer en -reddingsdienst van Cherbourg (SISM). Nadat de situatie aan boord onder controle was, werd het schip door de ABEILLE LIBERTÉ op sleeptouw genomen en naar de haven van Cherbourg gesleept. (Timsen, 10-4-2026).

Detentie na berging

Na de brand in de machinekamer werd de RDJ WAALSTROOM op 15 april in Cherbourg vastgehouden na een inspectie door de havenautoriteiten. De inspecteurs constateerden in totaal vier tekortkomingen, waarvan er één als ernstig werd beschouwd en een reden voor detentie vormde. De inspectie werd uitgevoerd in het kader van het Memorandum van Overeenstemming (MOU) van Parijs. Verdere

maatregelen zijn nodig om de tekortkomingen te verhelpen voordat het schip kan worden vrijgegeven. (Timsen, 20-4-2026).

REGGEDIJK, IMO 9515034 (NB-175), 15-11-2010 (e) te water gelaten bij Chowgule & Company Private Limited te Mormugao onder bouwnummer C-0193, 9-3-2011 te Goa voor verdere afbouw, 6-4-2011 (Navigia) opgeleverd aan Beheermaatschappij m.s. Reggedijk II B.V., Groningen (PCJU), in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen. 2.984 GT, 1.551 NT, 4.450 DWT, 261 TEU, 2.690 EPK, 1.980 kW, M.a.K., Caterpillar Motoren Guangdong Co. Ltd. (CMG), Hamburg. 11,5 kn. 13-2-2026 in beheer bij Powdermill Navigation Inc., Athene en Navigia Shipmanagement B.V., 4-2026 herdoopt VERTOM RINEIA.

RLO MERCHANT (IMO 9305350 (NB-329)), Chemical/Oil Products Tanker, 1-12-2002 contract, 1-9-2003 kiel gelegd onder bouwnummer CELIKTRANS 27, 16-12-2004 opgeleverd als CELIKTRANS 27 aan Umar Denizcilik ve Orman, Turkije (TCCZ6). 2.177 GT, 1.045 NT, 3.250 DWT. 12-2004 in beheer bij Antalya Shipping Ltd., Isle of Man. 12-2004 herdoopt AKAY 1. 5-2005 verkocht aan Antalya Shipping Ltd., 5-2005 vlag: Isle of Man (MHXL9), in beheer bij Erria A/S, Kastrup, Denemarken en BR Shipmanagement A/S, Kopenhagen, 5-2005 herdoopt ATLANTIS ANTALYA. 10-2007 in beheer bij Erria A/S, Kastrup en V Ships UK Ltd. 2-2010 vlag: Malta (9HA2286). 9-7-2010 in beheer bij Erria A/S, Kastrup, Armona Denizcilik AS en Niveko Makina dis Ticaret Kollektif STI - Lorenz Severin Moritz Weistabl ve Ortagi, Istanbul. 18-12-2010 in beheer bij Sao Miguel Navegacao en Niveko Makina dis Ticaret Kollektif STI - Lorenz Severin Moritz Weistabl ve Ortagi, Istanbul. 2010 meting, 2.314 GT, 3.446 DWT. 83,10 (82,15) x 13,00 x 7,25 x . meter. 1.850 kW. 1-2011 vlag: Brazilië (PP8936). 11-2011 vlag: Malta (9HA2286). 17-11-2011 in beheer bij Sao Miguel Navegacao en Armona Denizcilik AS. 5-2012 in beheer bij Uni-Chartering A/S en Armona Denizcilik AS. 11-2013 in beheer bij Armona Denizcilik AS. 4-7-2022 verkocht aan Atlantis Tankers Group, Malta, in beheer bij Armona Denizcilik AS. 7-2023 verkocht aan Antalya Shipping Ltd., Istanbul, vlag: Malta, in beheer bij Armona Denizcilik AS. 10-9-2024 in beheer bij Atlantis Group Insaat ve Yapi Sanayi Ticaret AS, Istanbul, 4-2025 op het Calandkanaal herdoopt ANTALYA. 5-2025 onder de Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Rotterdam (PDFM), in beheer bij RLO Tankers B.V., Rotterdam, 16-5-2025 in de Waalhaven herdoopt RLO MERCHANT. 28-5-2025 vertrokken van Rotterdam naar Calais Anchorage.

RLO MERCHANT in Bremerhaven tegen twee containerschepen

Op de middag van 15 april 2026 botste de bunkertanker RLO MERCHANT (9305350) tegen twee containerschepen, de W KAMPALA en de VILNIA MÆRSK (IMO: 9778533), die aangemeerd lagen aan de Stromkade in Bremerhaven. De aanvaring veroorzaakte aanzienlijke materiële schade. Rond 16:20 uur probeerde de bunkertanker naast de VILNIA MÆRSK te komen om bij te tanken, vermoedelijk in sterke stroming. De manoeuvre mislukte echter, waardoor de tanker zowel de VILNIA MÆRSK als de W KAMPALA, die erachter lag, beschadigde. Er vielen geen gewonden en er was geen sprake van vervuiling. De waterpolitie heeft het incident geregistreerd en een vaarverbod voor de tanker uitgevaardigd. Er is een administratieve procedure gestart tegen de 50-jarige kapitein van de tanker. Het onderzoek van de waterpolitie is nog gaande. De W KAMPALA vertrok diezelfde dag vanuit Bremerhaven op weg naar Antwerpen met een verwachte aankomsttijd van 17 april, en de VILNIA MÆRSK vertrok richting Klaipeda met een verwachte aankomsttijd van 18 april. (Timsen, 16-4-2026).

SKRETTING TOVE, IMO 1023384, General Cargo Ship, 3.840 GT, 5.735 DWT, 6-2023 in aanbouw onder bouwnummer CHOWGULE C-305, 9-2027 geplande oplevering als SKRETTING TOVE aan Vertom Shipmanagement B.V., Rhooen, vlag: Nederland.



STATENDAM, IMO 8919245 (NB-271), 3-4-1992 te water, 5-1-1993 opgeleverd Fincantieri C.N. Italiana S.p.A, Monfalcone (5881) als STATENDAM aan Wind Surf Ltd., Nassau-Bahamas (C6TV), in beheer bij Holland America Line. 55.451 GT, 26.945 NT, 7.637 DWT. 219,21 (185,00) x 30,83 x 19,13 x 7,716 meter. 1.629 passagiers, 129,45 en 1.812,3 ton bunkers. 20 kn. 46.984 EPK, 34.560 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer 12ZAV40S, 3 x 8 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer 8ZAL40S, Fincantieri-Cant. Nav. Italiana S.p.A. (Grandi Motori), Triest. 25-4-1996 verkocht aan HAL Nederland N.V., Rotterdam, roepsein PHSB, in beheer bij Holland America Line Westours Inc. 2012 in beheer bij Holland America Line N.V., Seattle, WA. 2015 verkocht aan Carnival Plc (Carnival U.K.), in beheer bij Carnival Corp., Doral, Florida, 22-10-2015 te Singapore, 27-10-2015 te Sembawang, Singapore overgedragen, vlag: UK, roepsein 2IYM9, herdoopt PACIFIC EDEN. 4-11-2015 vertrokken van Sembawang, Singapore naar Fremantle, 10-11-2015 ETA te Fremantle. 4-2018 verkocht aan Cruise & Maritime Voyages Ltd., Purfleet voor overdracht in april 2019. 3-4-2019 om 07:08 uur te Singapore, om 12:51 uur van Singapore naar Sembawang, om 16:32 uur te Sembawang, 3-4-2019 om 19:50 LT overgedragen aan Cruise & Maritime Voyages Ltd., 3-4-2019 (e) in beheer bij Global Cruise Lines Ltd., Athene, herdoopt VASCO DA GAMA. 6-2019 verkocht aan Mythic Cruise Ltd., Bahamas, in beheer bij Global Cruise Lines Ltd., Athene. 6-3-2020 te Laem Chabang. 8-3-2020 te Singapore. 27-3-2020 Fremantle. 13-4-2020 te Cape Town. 14-4-2020 van Cape Town naar Tilbury, 1-5-2020 te Tilbury. 20-6-2020 bij vertrek naar Leixões aangehouden door UK Maritime and Coastal Agency. 8-2020 in beheer bij V Ships Leisure SAM. 17-11-2020 verkocht aan Mystic Ocean S.A., Portugal (Madeira) (CQEP2), in beheer bij V Ships Leisure SAM, Monaco. 4-7-2021 in beheer bij V Ships Monaco SAM, Monaco. 24-1-2022 in beheer bij V Ships Leisure SAM, Monaco. (Foto VASCO DA GAMA: Willem Koper, 19-8-2025).

Cruiseschip kreeg problemen met CPP-systeem

De 'VASCO DA GAMA' kampte met technische problemen en haalde de geplande kruissnelheid niet tijdens de overtocht van Luanda over de Atlantische Oceaan naar Praia op het Kaapverdische eiland Santiago. De volgende aanloophaven stond oorspronkelijk gepland voor 12 april 2026. Deze moest met enkele dagen worden uitgesteld. De lagere snelheid is te wijten aan een storing in de stuurboordschroef. De gemiddelde kruissnelheid op het huidige Atlantische traject ligt daardoor onder de 12 knopen. Het schip vaart normaal gesproken met 15 tot 16 knopen. De VASCO DA GAMA zal Malaga, de volgende aanloophaven voor een gedeeltelijke passagiersuitwisseling, niet op tijd bereiken op 17 april. Op 15 april zou het schip aankomen in de haven van Praia op het eiland Santiago. Daar zouden duikers en experts het momenteel slechts gedeeltelijk functionerende schroefstelsel inspecteren. (Timsen, 13-4-2016).

Wereldcruise moest worden afgebroken

Vanwege technische problemen die zich voor het eerst voordeden tijdens het deel van de wereldcruise van Angola naar de Kaapverdische Eilanden, bleef de VASCO DA GAMA met een lagere snelheid varen. De oorzaak was een storing in het stuurboord CPP-systeem. De aankomst in Praia, Santiago (Kaapverdische Eilanden), werd met drie dagen vertraagd en kon niet plaatsvinden zoals oorspronkelijk gepland op 12 april. Specialisten gingen in Praia aan boord van het cruiseschip om de technische bemanning te helpen het probleem op te lossen. Deze poging was echter tevergeefs en de beperkingen bleven van kracht. Het schip vervolgde zijn reis met een snelheid van ongeveer 11 knopen richting Santa Cruz, Tenerife, met een verwachte aankomsttijd van 19 april.

Omdat de oorspronkelijke route niet kon worden aangehouden, heeft Nicko Cruises het gedeelte van de wereldcruise dat oorspronkelijk van Walvis Bay naar Málaga zou gaan, ingekort in Praia en een retourreis voor de gasten geregeld. Alleen de gasten die de volledige wereldcruise met aankomst in Hamburg op 1 mei hadden geboekt, en een paar passagiers die hun reis wilden voortzetten, bleven aan boord. Mystic Cruises, de rederij, werkte samen met Nicko Cruises om de mogelijkheid van een zo spoedig mogelijk bezoek aan een scheepswerf te onderzoeken om het probleem op te lossen. Het is inmiddels bevestigd dat de wereldcruise niet op 1 mei in Hamburg zal eindigen, maar zal worden ingekort – de exacte locatie en het tijdstip hangen af van de vraag of Mystic Cruises een plek in de scheepswerf kan bemachtigen (Timsen, 19-4-2016).

Wereldcruise eindigt voortijdig in Lissabon

De VASCO DA GAMA zal haar huidige wereldcruise op 25 april 2026 in Lissabon beëindigen. Dit werd dit weekend per brief aan de passagiers meegedeeld. De cruise zal dus niet, zoals oorspronkelijk gepland, op 1 mei in Hamburg eindigen. De in Stuttgart gevestigde touroperator regelt de terugreis voor alle passagiers. De eindbestemmingen van de wereldcruise 2025/26 waren nu de Canarische Eilanden. Op 20 april meerde het schip aan in Santa Cruz de Tenerife en op 21 april zou het Las Palmas op Gran Canaria aandoen. Daarna heeft het schip nog drie dagen op zee nodig, met een lagere snelheid, om Lissabon te bereiken. Na de onderbreking van de vaart op 25 april zal de VASCO DA GAMA in het droogdok gaan voor reparaties. Samen met de rederij en andere partners wordt gewerkt aan het oplossen van de technische problemen om de reguliere vaart zo snel mogelijk te hervatten. (Timsen, 20-4-2016).

STENA HIBERNIA, IMO 9121637 (NB-323), 14-10-1996 opgeleverd door Miho Shipyard, Shimizu (1460) aan Norfolk Scheepvaart Mij. B.V., Scheveningen, 29-11-1996 te Felixstowe gedoopt MAERSK IMPORTER. Bradmerk 18863 Z R 1996. 13.017 GT, 3.905 NT, 5.900 DWT. 142,50 (134,00) 23,47 x 7,40 x 5,400 meter. 18,6 kn. 10.736 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer 8ZAL40S, Hitachi Shipbuilding & Engineering Company Ltd (Hitachi Zosen K.K.), Japan.



11-1996 dienst Scheveningen-Felixstowe. 1999 verkocht aan Dansk Supermarked Invest A/S, Scheveningen, in beheer bij Norfolk Lijn B.V. 18-11-2006 dienst Vlaardingen-Felixstowe. 15-5-2009 dienst Dublin-Heysham. 12-7-2010 verkocht aan DFDS Seaways, ingebracht bij Norfolkline Irish Ship Owners Ltd., Vlaardingen, roepsein PFSP, in beheer bij DFDS Seaways. 7-2010 herdoopt HIBERNIA SEAWAYS. 14-12-2010 verkocht aan Stena Line Ltd., Scheveningen. 1-2011 verkocht aan Stena Ropax Ltd., Vlaardingen, in beheer bij Stena Line Irish Sea Ferries, Birkenhead en Northern Marine Management Ltd., Clydebank. 30-7-2011 te Belfast herdoopt STENA HIBERNIA. 11-2012 t/m 12-2012 in charter SOL Continent Lines tussen Helsingborg en Travemünde. 12-2012 opgelegd te Lübeck. 10-2013 thuishaven en vlag: Londen-U.K., roepsein 2HBG6. 5-11-2013 dienst Liverpool-Belfast. (Foto: Teun van der Zee, 14-4-2007).

Olielekkage tijden bunkeren

Op 20 april 2026, rond 20:05 uur, vond er een olielekkage plaats tijdens het bunkeren van de STENA HIBERNIA aan een operationele aanlegplaats aan de oostzijde van de haven van Dublin. De haven van Dublin activeerde onmiddellijk haar plan voor olieverontreinigingsbestrijding. De bron van het lek is afgedicht en de olievlek is beperkt gebleven tot een afgebakend gebied. Hulpteams bleven ter plaatse en beheerden de situatie actief in samenwerking met de relevante autoriteiten, waaronder de kustwacht. Olieschermen zijn ingezet en gespecialiseerde aannemers werken aan het opruimen van het materiaal. Het scheepvaartkanaal van de haven van Dublin bleef grotendeels onaangetast en er was op dat moment geen hinder voor andere gebruikers van de rivier. Het management van Dublin Port Company heeft een onderzoek ingesteld om de oorzaak en de omvang van de olievlek te bepalen. Het schip lag op 22 april nog steeds stil in de haven. (Timsen, 22-4-2026).

Ferry blijft buiten gebruik na olielek

Na de olielekkage, toen de STENA HIBERNIA op 20 april brandstof ontving van de tanker CORALWATER in de haven van Dublin, zal de veerboot pas na 10 mei weer in dienst treden en blijft ze aangemeerd bij veerbootterminal 49-52 in de haven van Dublin. Hierdoor zullen de volgende afvaarten tot 10 mei worden uitgevoerd.

Vanuit Dublin: dinsdag tot en met zaterdag – 05:00 uur.

Vanuit Birkenhead: dinsdag tot en met vrijdag en zondag - 17.00 uur.

Stena Line deed er alles aan om het schip zo snel mogelijk weer in dienst te krijgen en zal laten weten zodra het schip weer op de route vaart. (Timsen, 30-4-2026).

STOLT SEA, IMO 9149495, Chemical/Oil Products Tanker, 1-10-1997 kiel gelegd, 30-4-1999 opgeleverd door Sestao Astilleros SRL (309) (Astilleros Espanoles S.A.) als STOLT SEA aan Stolt Asturias Ltd., Monrovia-Liberia (ELQV5), in beheer bij Stolt-Nielsen Transportation Group Ltd. (Stolt Parcel Tankers Division). 14.742 GT, 7.226 NT, 22.198 DWT. 162,60 (154,10) x 23,79 x 13,35 x 10,110 meter. 36 ladingtanks, L 25.220 m³, 36 ladingpompen, totaal 1.760 ton/uur, 15,2 kn. Dieselelektrisch, 1 x 3.304 EPK, 2.430 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä 6R32E, Oy Wärtsilä Ab, 2 motoren (SB en BB) 8.799 EPK, 6.472 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä 8R32E, Oy Wärtsilä Ab, gekoppeld aan 2 generators, 2 x elektromotoren, 8.910 APK, 6.554 kW. 2000 thuishaven en vlag: George Town-Cayman Islands (ZCSQ7). 2002 verkocht aan Stolt Sea B.V., Rotterdam, vlag: Cayman Islands (ZCSQ7), in beheer bij Stolt-Nielsen Transportation Group B.V., Schiedam. 2005 in beheer bij Stolt-Nielsen Transportation Group, Rotterdam. 2008 in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 9-2019 verkocht aan Sea 146 Leasing Co. Ltd, vlag: Cayman Islands (ZCSQ7), in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 11-9-2025 verkocht aan Stolt Sea B.V., Rotterdam, vlag: Cayman Islands (ZCSQ7), in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 4-2026

verkocht voor sloop. 8-4-2026 van Kandla Anchorage naar Alang. 10-4-2026 op Bhavnagar Anchorage, 14-4-2026 op Alang Anchorage, 16-4-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



TAYFA, IMO 9412361 (NB-238), 25-12-2006 (BV) opgeleverd door Zhejiang Linhai Jianghai Shipbuilding Co. Ltd., Linhai (JH1) als TAYFA aan Tayfa Denizcilik, vlag: Slowakije, in beheer bij Astaş Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti., Istanbul. 10-2007 verkocht aan Tayfa Shipping N.V., Willemstad-N.A, roepsein PJUX. 5.220 GT. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 2015 verkocht aan Aylish Shipping Limited, 26-6-2015 (e) in beheer bij Atlas Grup Denizcilik ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, 6-2015 (e) vlag: Malta, roepsein 9HA3916, 6-2015 herdoopt AYLISH. 5.372 GT, 8.300 DWT. 120,80 (113,50) x 17,60 x 8,30 x 6,350 meter. 12 kn. 3.897 EPK, 2.868 kW. 9-2017 verkocht aan Citrine Shipping Pte. Ltd., Singapore, vlag: Panama, roepsein 3EUK, herdoopt CITRINE. 4-2026 vlag: Sierra Leone (9LS2285), 4-2026 herdoopt ORION.



TARGET, IMO 8617938 (NB-250), 14-1-1989 kiel gelegd, 29-7-1989 te water gelaten, 2-1990 opgeleverd door Brodogradiliste "Split", Split (361) als JAHRE TARGET aan Park Venture Co., Sandefjord-Noorwegen, in beheer bij Jorgen Jahre Shipping AS. Tankschip, 77.931 BRT, 43.735 NRT, 142.031 DWT, 269,02 (260,03) x 44,50 x 24,21 x 16,622 meter, 8 ladingtanks, 167.209 m3, 4 ladingpompen, totaal 9.842 ton/uur, 14 kn., 14-1-1993 herdoopt NORD-JAHRE TARGET, 1993 in beheer bij Nordström & Thulin AB, Stockholm. 1994 in beheer bij Jahre-Wallem Management AS, Sandefjord. 2000 verkocht aan Ydrias Maritime Corp., 10-11-2000 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, in beheer bij Metrostar Management Corp., 14-12-2000 (e) herdoopt CRUDE TARGET. 21-10-2002 vlag: Griekenland 2003 verkocht aan GMR Centaur LLC, Griekenland, in beheer bij General Maritime Hellas, 17-3-2003 (e) herdoopt GENMAR CENTAUR. 2004 verkocht aan Front Target Inc., 28-6-2004 thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands, in beheer bij Wallem Shipmanagement Inc., 6-9-2004 (e) herdoopt FRONT TARGET. 9-1-2006 in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd. 20-11-2006 in beheer bij Wallem Shipmanagement Inc. 2007 verkocht aan Dockwise Transport B.V., bleef varen voor Front Target Inc., 2007 in beheer bij Anglo-Eastern Ship Management (U.K.) Ltd., Glasgow voor Dockwise Transport B.V. (Dockwise Ltd.). 2007 verbouwd bij COSCO (Nantong) Shipyard Co. Ltd., Nantong tot afzinkbaar schip voor het transport van zware lading, 24-12-2007 door de werf overgedragen, herdoopt TARGET. 42.515 GT, 12.755 NT, 53.806 DWT. 216,86 (208,88) x 45,00 x 14,00 x 10,440 meter. 18.158 EPK, 13.364 kW, 6 cyl, 2 tew, 700 x 2974 mm, 85 rpm., MAN-B&W, Broosplit, Split. 28-4-2008 verkocht aan Target B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Anglo-Eastern Ship Management (U.K.) Ltd. voor Dockwise Shipping B.V., roepsein PJLL. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 19-9-2017 vertrokken van Dubai. 30-9-2017 op Navlakhi Anchorage. 10-2017 vertrokken van Navlakhi Anchorage met aan boord de drijvende bok ASIAN HERCULES III (IMO 9660396). 13-11-2017 ETA voor Rotterdam. 14-11-2017 gearriveerd op de Maasvlakte2. 17-11-2017 vertrokken van de Maasvlakte naar Tuzla, 30-11-2017 ETA te Tuzla. 30-11-2017 ten anker bij Yalova, Turkije. 22-12-2017

(vt) te Yalova, Turkije onder de vlag van Malta gebracht, thuishaven Valletta (9HA4710). 10-2018 vlag: Curaçao, roepsein PJCU. 13-4-2026 thuishaven en vlag: Valletta-Malta (9HA4710). 13-4-2026 gearriveerd te Amsterdam met de nieuwe thuishaven. (Foto: Ruud Coster, 19-4-2026).

TENDO, IMO 9115913 (NB246), 3-5-1995 opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma B.V., Wartena (670) als TENDO aan C.V. Scheepvaartbedrijf "Tendo", Westerbork (G. & T. de Vries). 2004 verkocht aan Scheepvaartbedrijf A.J. Kok, Maartensdijk, herdoopt LIAMARE. 2005 verkocht aan Zeelandia Shipping B.V., Stavenisse, in beheer bij Ancora Shipping B.V., Rotterdam voor J.M. van Eenennaam (S&E Maritime B.V.) & K.D. den Braber (Jesda Shipping B.V.), Stavenisse, 9-11-2005 te Harlingen herdoopt ZEELANDIA. 11-11-2005 vertrokken van Harlingen naar Engeland. 2007 verkocht aan M.S. "Idannus" Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, in beheer bij Seavoss Schiffahrt G.m.b.H. & Co., Elmshorn, maakte daarna nog een reis van Gijon naar Sluiskil met piekijzer, 5-2007 vertrokken van Sluiskil naar Harlingen voor overdracht, 31-5-2007 te Harlingen bij Shipdock B.V., 7-6-2007 te Harlingen bij Shipdock B.V. herdoopt IDANNUS, vlag Antigua & Barbuda. 2-9-2011 (m) vlag: Letland, roepsein YLID. 9-2013 verkocht aan Scotia Shipping Co. Ltd., Klaipėda, Litouwen, 10-2013 vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2QP4, in beheer bij Afalita Shipping JSC, Klaipėda, 10-2013 herdoopt JULIETA. 18-2-2014 tijdens een reis van Sfax naar Rotterdam na passage van Kafirea Strait in de Aegean Sea bij Karistos een mechanische storing opgelopen, naar Karistos, daar de storing verholpen en vertrokken naar Rotterdam, 3-3-2014 ETA te Rotterdam. 2018 eigenaar: MV "Scotia" Shipping Company Limited, 2018 vlag: Litouwen (LYBH), in beheer bij JSC 'Afalita Shipping' (UAB 'Afalita Shipping'), Klaipėda. 29-5-2018 van Vigo naar Rouen, 1-6-2018 ETA te Rouen. 6-2022 vlag: Cyprus. 28-12-2022 verkocht aan Julieta Interscan UG, vlag: Antigua and Barbuda (V2QP4), in beheer bij Interscan Schiffahrtsgesellschaft mbH., Hamburg,

Detentie te Livorno

De JULIETA werd op 20 april 2026 in Livorno aangehouden vanwege negen gebreken, waarvan er drie als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding:

- 1) Veiligheid van de navigatie – Roerhoekindicator: Niet-operatief
- 2) Voortstuwing en hulpmachines- Hulpmotor: Niet zoals vereist
- 3) ISM- ISM-certificaat: Niet zoals vereist. Het schip werd op 23 april weer vrijgelaten. (Timsen, 23-4-2026).

THUN RENEW, IMO 9988530 (NB-337), Chemical/Oil Products Tanker, 4.904 GT, 2.194 NT, 7.999 DWT, 15-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 469, vlag: Nederland (PECJ), 30-1-2025 geplande oplevering 17-10-2025 gedoopt THUN RENEW door mevrouw Marga de Mol (partner van kapitein Frank van der Elsen) en te water gelaten bij Shipyards Ferus Smit, assistentie van de sleepboten GRUNO IV en WATERPOORT, 4-2-2026 vanaf de werf te Delfzijl, 5-2-2026 proefvaart en naar de Eemshaven, 11-3-2026 van de Eemshaven naar Delfzijl, 6-4-2026 vertrokken naar de Eemshaven, 8-4-2026 opgeleverd aan Thun Tankers B.V., Delfzijl (PECJ). 4-2026 op de ankerplaats Dukegat ten noorden van de Eemshaven, 14-4-2026 op de Eemshaven en later op de dag vertrokken naar Pembroke. 10 ladingtanks, 9.700 m³, 114,95 (112,34) x 15,87 x 10,10 x 6,870 meter, 1.950 kW.

TINGÖ, IMO 8917742 (NB-235), 23-6-1989 kiel gelegd, 13-9-1991 te water gelaten, 23-10-1991 (GL) opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1061) als CHRISTINA aan Oy Langh Ship AB, Finland, 3.828 BRT, 4.452 DWT, 327 TEU, 3.330 kW, Wärtsilä 9R32D, Oy Wärtsilä Ab, 15 kn. 2007 verkocht aan Tingö Ltd., Gibraltar, roepsein ZDIJ2, in beheer bij Rederiaktiebolaget Gustaf Erikson, Mariehamn, Finland, 15-10-2007 (LI) herdoopt TINGÖ. 2-2012 (e) vlag: Finland, roepsein OJPO. 2013 verkocht aan Scheepvaartonderneming Tingö B.V., Heerenveen, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., 7-1-2013 (m) onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PCSL, 2013 na 1 reis herdoopt TINGO. 19-2-2014 (e) verkocht aan Pallas Shipinvest 3 Ltd., Bridgetown-Barbados, in beheer bij Pallas Shipping AB, Gothenborg, roepsein 8PNG, 26-2-2014 (m) herdoopt PALLAS RIVER. 8-6-2015 (e) verkocht aan Basel UK Shipping Co., Majuro-Marshall Islands, herdoopt BASEL S6. 11-2016 (e) verkocht aan Karazi Ro Ltd., Monrovia, thuishaven en vlag: Freetown-Sierra Leone (9LU2516), in beheer bij Karazi Shipping Co. Ltd., Constanta, herdoopt OMEGA STAR. 7-2017 verbouwd tot Livestock Carrier, 3.578 GT, 4.454 DWT.

Bemanningslid overboord gevallen

Op 25 april 2026 om 23:00 uur meldde de kapitein van de OMEGA STAR, die voor anker lag bij Cabo Tiñoso op weg van Novisad naar Cartagena, de verdwijning van een 20-jarig bemanningslid aan Salvamento Marítimo. Hij was twee uur eerder voor het laatst gezien. Een intensieve zoekactie door de reddingshelikopter Helimer 221, de reddingsboot SALVAMAR DRACO en de reddingsboot KAI van de Cruz Roja in Murcia, die op 26 maart werd voortgezet, leverde geen resultaat op. (Timsen, 26-4-2026).

TRIUMPH, IMO 8902967 (NB-250), 24-2-1992 opgeleverd door Brodogradilište "Split", Split (368) als MARBLE aan Marble Shipping Co. Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij ICB Shipping AB, Stockholm. Tankschip, 77.931 BRT. 1992 verkocht aan Drusberg Shipping Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd. 1996 verkocht aan Gritti Tankers Inc., Nassau-Bahamas, in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd. 1999 verkocht aan Gimbal LLC., Nassau-Bahamas, in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd. 2004 verkocht aan Quadrant Marine Inc., Nassau-Bahamas, 2004 in beheer bij Frontline Management AS. 10-2007 aanvang bouw van een nieuw middenschip bij Cosco Guangdong

Shipyard, 18-4-2008 gearriveerd bij Cosco Guangdong Shipyard om verbouwd te worden tot afzinkbaar schip voor het transport van zware lading, 2008 verkocht aan Marble B.V., 28-4-2008 (e) thuishaven en vlag: Willemstad-N.A., in beheer bij Anglo-Eastern U.K. Ltd., Glasgow voor Dockwise Ltd., 5-5-2008 (e) herdoopt TRIUMPH. Roepsein PJVQ. 16-12-2008 na uitgebreide proeven in de vaart gebracht, de eerste lading geladen te Singapore. 1-2009 verkocht aan Triumph B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Anglo-Eastern (U.K.) Ltd. voor Dockwise Ltd. 10-10-2010 vlag: Curaçao, roepsein PJCS. 8-6-2016 van Schiedam naar Falmouth Bay. 10-6-2016 bij Falmouth ten anker en samen met de TRANSPORTER en TALISMAN opgelegd. 13-9-2016 verhaald naar Falmouth Bay. 23-11-2016 (mt) ten anker bij Eleusis. 21-10-2017 te Yalova, Turkije. (Beşiktaş Shipyard). 11-2017 vlag: Malta, roepsein 9HA4709. 18-11-2017 van Yalova naar Vlissingen, 3-12-2017 ETA te Vlissingen. 10-2018 vlag: Curaçao, roepsein PJCS. 13-4-2026 thuishaven en vlag: Valletta-Malta (9HA4709).

TRUSTEE, IMO 8902955, 5-3-1991 opgeleverd door Brodogradilište "Split", Split (367) als GRANITE aan Rosepetal Shipping Co. Ltd., Nassau-Bahamas. Tankschip, 77.931 BRT. 1998 verkocht aan Granite Shipping Co. Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd. 24-3-2001 vlag: Noorwegen (NIS) en herdoopt FRONT GRANITE. 2-9-2004 thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands. 2007 verkocht aan Dockwise Ltd., Bermuda, 9-2007 aanvang bouw nieuw middenschip door COSCO (Zhoushan) Shipyard Co. Ltd., Zhoushan, China, 130,00 x 44,50 x 14,00 meter, 20-3-2008 als FRONT GRANITE gearriveerd bij de werf, 2008 door COSCO (Zhoushan) Shipyard Co. Ltd., Zhoushan, China verbouwd van tankschip tot zwaar ladingschip, nieuw middenschip aangebouwd, gebouwd door de werf. 13-4-2008 verkocht aan Granite B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Anglo-Eastern U.K. Ltd., Glasgow voor Dockwise Ltd., Bermuda, 13-4-2008 herdoopt TRUSTEE. 30-12-2008 opgeleverd door de werf aan Dockwise Ltd. 42.515 GT, 12.755 NT, 53,818 DWT. 216,84 (207,91) x 44,50 x 14,00 x 10,440 meter. 14,5 kn. 1-2009 verkocht aan Trustee B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Anglo-Eastern (U.K.) Ltd. voor Dockwise Ltd. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 13-4-2026 thuishaven en vlag: Valletta-Malta (9HA6538).



VAAL RIVER, IMO 9330252 (NB-301), 29-12-2004 kiel gelegd, 4-6-2007 te water gelaten bij Qingshan Shipyard Ltd., Wuhan, China (QS2004 0314), 9-2007 geplande oplevering, 13-12-2007 te Shanghai opgeleverd aan Beheermaatschappij m.s. "Vaal River" B.V., Limassol-Cyprus, in beheer bij Universal Marine B.V. 9.940 GT, 5.020 NT, 13.705 DWT. 1100 TEU. 147,87 (141,37) x 23,35 x 11,50 x 8,500 meter. 19,6 kn. 13.220 EPK, 9.730 kW, M.A.N. 7L58/64, M.A.N. Diesel & Turbo SE NE-06. 19-7-2009 (GL) herdoopt TIGER POWER. 4-3-2011 herdoopt VAAL RIVER. 23-4-2011 herdoopt PACIFIC FIGHTER. 23-4-2012 (GL) herdoopt YINGCHOW. 29-10-2012 herdoopt VAAL RIVER. 8-2013 verkocht aan M.S. "Vega Kappa" Shipping Co. Ltd., Monrovia-Liberia, roepsein D5EV5, in beheer bij Vega Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 28-8-2013 (GL) herdoopt VEGA KAPPA. 22-7-2021 vlag: Marshall Islands (V7A4589). 6-2022 verkocht aan Chona Shipping & Trading Ltd., Liberia (5LFO3), in beheer bij Toba Ship Management Co. Ltd. 17-6-2022 (F) herdoopt KAPPA. 1-9-2022 (v) verkocht aan Akkon Gemi Isletmeciligi AS, Istanbul-Turkije, roepsein TCA7178, in beheer bij Akkon Denizcilik Nakliyat ve Ticaret AS (Akkon Lines), Istanbul en Mefa Deniz Acenteligi İşletmesi Sanayi ve Tic. Ltd. Şti. (Foto: Bert Bot, 16-8-2008).

Containerschip aan de grond voor de kust van Yeniköy

De KAPPA, onderweg van Novorossiysk naar Kocaeli, liep in de vroege ochtend van 28 april 2026 aan de grond voor de kust van Yeniköy in de Straat van Istanbul. Het schip werd vlotgetrokken en veilig afgemeerd in de ankerplaats Küçükçekmece onder coördinatie van ons Istanbul Vessel Traffic Services Center, vergezeld door een loods, de sleepboten KURTARMA 6 en KURTARMA 8 en de reddingsboot KEGM-

5, op positie 40.57 NB en 028.47 OL. De Straat werd om 7.50 uur weer opengesteld voor scheepvaartverkeer. (Timsen, 28-4-2026).



VECTIS FALCON, IMO 9594298 (Z-26), General Cargo Ship, 6.190 GT, 2.619 NT, 8.690 DWT, 31-3-2012 opgeleverd door Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co. Ltd., Jiangyin (932) als VECTIS FALCON aan Super Greenship B.V., Rotterdam, vlag: United Kingdom, in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd. 109,95 (105.90) x 17,40 x 11,40 x 8,000 meter. 12,3 kn. 3.261 EPK, 2.400 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 480, 550 rpm., MaK 6M32C, Caterpillar Motoren GmbH & Co. K.G. 4-2016 in beheer bij Zeaborn Chartering GmbH & Co. en Carisbrooke Shipping Ltd. 4-2019 vlag: Portugal (Madeira). 19-9-2019 in beheer bij SMT Shipping Cyprus Ltd. en Carisbrooke Shipping Ltd. 4-2022 verkocht aan MS "Friedrich" Jens u. Waller GmbH & Co. K.G., 4-2022 vlag: Antigua and Barbuda (V2HO5), in beheer bij Jens u. Waller GmbH & Co. K.G., 4-2022 herdoopt FRIEDRICH. (Foto: Ruud Coster, 16-4-2026).

VERTOM KEZ, IMO 9980124, General Cargo Ship, 3.840 GT, 5.735 DWT, 27-6-2025 kiel gelegd onder bouwnummer CHOWGULE C-297, 15-11-2026 geplande oplevering als SKRETTING HILDE aan Vertom Shipmanagement B.V., Rhoon, vlag: Nederland.

VERTOM TIFFANIE, IMO 9980136, General Cargo Ship, 3.920 GT, 5.992 DWT, 15-1-2026 kiel gelegd onder bouwnummer CHOWGULE C-298, 31-3-2027 geplande oplevering als SKRETTING ELIN aan Vertom Shipmanagement B.V., Rhoon, vlag: Nederland.

VM WANHEIM, IMO 8920268, 8-3-1990 kiel gelegd, casco gebouwd door Scheepswerf Damen Bergum B.V., Bergum, 12-1990 opgeleverd door Damen Shipyards B.V. (8257) als COSMEA aan Schneider Schiffahrts K.G., Hamburg-Duitsland (DGPC). 1.985 BRT, 969 NRT, 2.620 DWT. 79,35 x 12,50 x 6,50 x 4,467 meter. 1.631 EPK, 1.200 kW, 6 cyl, 4 tew, 240 x 330, 900 rpm., MAK 6M332, Krupp MaK Maschinenbau GmbH, Kiel. 1991 verkocht aan "Cosmea" Christian Trost Schiffahrts-Ges. K.G., Hamburg-Duitsland, in beheer bij Peter Dohle Schiffahrts-KG (GmbH & Co.). 2005 vlag: Antigua & Barbuda. 3-2007 verkocht aan BWK Schiffinvest GmbH & Co. KG. M.S. "RMS Wanheim", Duitsland, in beheer bij Rhenus Maritime Services GmbH, 3-2007 herdoopt RMS WANHEIM. 3-2016 verkocht aan Wanheim Shipping S.A., Piraeus, vlag: Liberia, in beheer bij Sky Mare Navigation Co. 10-10-2020 in beheer bij Bulkera Marine Ltd. 7-2023 herdoopt WANHEIM. 7-2025 vlag: Antigua & Barbuda. 5-2-2026 verkocht aan Vespower B.V., Ridderkerk, vlag: Nauru (C2EN2), herdoopt VM WANHEIM.

WILSON SATURN, IMO 9411757 (NB-285), Bijlsma Trader, 7-2008 te water bij NSC Marine Corporation, Yitzheng onder bouwnummer BIJLSMA 764, 9411757, 13-8-2008 vertrokken van Shanghai met de ponton VEKA MEDIUM FOOT 1 (WAGENBORG BARGE 4) achter de sleepboot PACIFIC HICKORY (IMO 7315777, ex IRVING MIAMI) naar Rotterdam, Landfall Transport & Towage B.V., Slidrecht verzorgde het transport, op de ponton stonden 2 binnenvaarttankers en 4 Bijlsma Traders, bovenop stonden bouwnummers 763, 9411745 en 764, 9411757, onder de bouwnummers 765, PRISCILLA 9411769 en 762, JADE 9386809.



19-10-2008 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam. 2008/2009 opgelegd te Lemmer. 2021 verkocht, 2021 herdoopt WILSON SATURN. 13-9-2021 van IJmuiden naar Rotterdam met de sleepboot ANTEOS. 14-9-2021 vanaf de Maasmond naar de scheepswerf van Veka Group te Werkendam met de WALRUS II en WALRUS V. 202- met de WALRUS II terug naar Lemmer. 2-2025 geplande oplevering niet gehaald, thuishaven en vlag: St. John's-Antigua & Barbuda. 4-7-2026 geplande oplevering aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. (Foto: Kor Heidinga, 18-4-2026, Lemmer).

WOLFGANG K., IMO 1112460 (NB-336), General Cargo Ship, 3.961 GT, 5.200 DWT, 8-1-2026 te water gelaten bij Jiangsu Dajin Heavy Industry Co. Ltd., Yangzhong onder bouwnummer JIANGSU DAJIN DJHC6121, 7-4-2026 geplande oplevering, 12-4-2026 proefvaart als DA JIN 83, 28-4-2026 opgeleverd als WOLFGANG K. aan K&T Holland CV XII, Delfzijl (PBSQ), in beheer bij Bereederungsgesellschaft Alstership GmbH & Co. K.G., Hamburg.

YASA LION, IMO 1069364, Crude Oil Tanker, 63.517 GT, 36.348 NT, 115.026 DWT, 16-5-2025 kiel gelegd, 5-1-2026 opgeleverd door Dalian Shipbuilding Ind. No. 2 (P110K-72) als YASA LION aan Cyclone Marine Ltd., Marshall Islands (V7A3393), in beheer bij Ya-Sa Tanker Isletmeciligi AS, Istanbul en Vitol B.V.

IJSSELLAND, IMO 8121381 (NB-266), 11-6-1982 (RS) kiel gelegd, aanvankelijk LAUWERSBORG, 17-11-1984 te water, 9-1-1985 opgeleverd door Nieuwe Noord Ned. Scheepswerven B.V., Groningen (405) als IJSSELLAND aan Linde Lloyd Zeeschepen IV B.V., Zaandam. 3.757 BRT. 1996 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "IJsselborg", Delfzijl, herdoopt IJSSELBORG. 16-2-1999 in dienst bij Rederij H.J. Smith, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 2005 verkocht Anabatik Ltd., Vladivostok, in beheer bij Natie Shipping, Vladivostok, Rusland, 21-2-2005 te Antwerpen overgedragen aan Anabatik Ltd., vlag: Mongolië, roepsein JVAZ3, in beheer bij Natie Shipping Co. Ltd., Vladivostok, 23-2-2005 herdoopt SHEMUT. 24-2-2005 vertrokken naar Tripoli. 2007 vlag: Panama, roepsein 3EMJ2. 10-10-2008 (e) verkocht aan Muraste Shipping Ltd., Panama, 9-12-2008 herdoopt FORT KNOX. 14-1-2009 (e) in beheer bij Fortmarine OU. 23-3-2010 (e) verkocht aan Kallisto Shipping Co. Ltd., Belize, roepsein V3MU6, in beheer bij Arg Shipping Sia, Riga, 3-2010 herdoopt KALLISTO. 14-4-2013 (e) in beheer bij Mestex Shipping & Trading Ltd., Odessa. 7-2015 (e) verkocht White Star Shipmanagement Inc., Constanta, Roemenië, vlag Panama, roepsein 3ENF, 7-2015 herdoopt SEA NAVIGATOR. 11-2016 thuishaven en vlag: Lome-Togo (5VEQ7). 1-2020 verkocht aan Seapride Shipmanagement Co., Constanta, 20-1-2020 vlag: Honduras, roepsein HQAH3, in beheer bij Arados Shipping Co. S.r.l., Constanta. 2026 in beheer bij White Star Shipmanagement Co., 4-2026 vlag: St. Kitts & Nevis (V4LL7).

ZEEBONY, IMO 7712987 (NB-266), 24-11-1978 (e) opgeleverd door Ulstein Hatlø A/S (114470) als MINI STAR aan K/S A/S Minibulk III, Noorwegen. 1983 verkocht aan P/R Bergön, Zweden, herdoopt BERGÖN. 1990 verkocht aan B&N, Bylock & Nordsjöfrakt AB, Zweden. 1997 vlag: Noorwegen, in beheer bij Sea Partner A/S. 2002 herdoopt BERGON. 2003 herdoopt BERGÖN. 2003 verkocht aan Zeebo Maritiem B.V., Hoofddorp, thuishaven: Willemstad-N.A., roepsein PJEW, in beheer bij Österströms Rederi AB Norrköping, Zweden, 8-6-2003 vertrokken van Riga als ZEEBONY. 12-2005 (e) verkocht aan Scandinavian Bulk K/S, Willemstad-N.A., in beheer bij Österströms Rederi AB Norrköping. 7-2008 (e) verkocht aan Sky Beam Shipping & Trading B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Gökalp Denizcilik Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi, Istanbul. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 6-2011 vlag: Comoros, roepsein D6GQ4. 28-11-2015 (e) verkocht aan Sunwind Shipping Ltd. S.A., Constanta, 11-2015 vlag: Tanzania, roepsein 5IM631, in beheer

bij United Marine Co. S.r.l., Constanta. 9-2-2020 tijdens een reis van Constanta naar Hereke in Istanbul Strait om 11:00 uur technische problemen opgelopen, bij Büyükdere ten anker gegaan om te repareren. 23-11-2016 in beheer bij Seahorse Maritime S.r.l. , Constanta en United Marine Co. S.r.l. 29-12-2018 tijdens het lossen te Gebze structurele schade aan de relingen van het hoofddek en de randen van de luiken opgelopen, de stuwadoors bevestigden dat de schade vóór vertrek zou worden hersteld. 22-1-2019 na de reparatie te Constanta. 9-2-2020 onderweg van Constanta naar Hereke om 11:00 uur na het binnenvaren van de Straat van Istanbul en technisch mankement ondervonden, ten anker gegaan bij Büyükdere waarna de bemanning de reparaties kon uitvoeren. 30-10-2021 in beheer bij Seahorse Maritime S.r.l. en Teta Ship Management S.r.l., Constanta.

ZEEBONY 64 dagen vastgehouden

Op 28 januari 2026 te Constanta, Roemenië, aangehouden vanwege 28 tekortkomingen, waarvan er tien als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot detentie.

- 1) Certificaat & Documenten - Training in beveiligingsbewustzijn / training in aangewezen beveiligingstaken: Vermist
- 2) Certificaat & Documenten - Certificaat voor bekwaamheid in de wachtdienst: Vermist
- 3) Certificaat & Documenten - Verklaring van naleving van de maritieme arbeidswetgeving: Ongeldig
- 4) Brandveiligheid- Brandpomp en bijbehorende leidingen: Niet zoals vereist
- 5) Structurele omstandigheden- Dekken – Corrosie: Beschadigd
- 6) Structurele omstandigheden - Schotten – Scheuren: Gebroken
- 7) Arbeidsomstandigheden- Toegang / structurele kenmerken (schip): Beschadigd
- 8) Noodsysteem – Brandoefeningen: Gebrek aan training
- 9) Waterdicht/Weerbestendig- Bolwerken en bevrijdingshavens: Gebarsten
- 10) ISM - ISM-certificaat: Niet zoals vereist

Het schip werd pas op 1 april weer vrijgegeven en verliet de haven op 5 april, op weg naar Istanbul, waar het op 10 april arriveerde. (Timsen, 23-4-2026).

9-4-2026 geïnspecteerd te Tekirdag, Turkije door Mediterranean MoU, 8 gebreken geconstateerd.

ZEPHYR, IMO 8521488 (NB-334), 18-1-1985 kiel gelegd, voor- en achterschip apart gebouwd bij B.V. Scheepswerf “De Waal”, Zaltbommel, daar aan elkaar gezet, 11-7-1985 te water gelaten, afgebouwd bij Jac. den Breejen, 29-11-1985 gedoopt ZEPHYR door mevr. Voogd-Toledo, 11-12-1985 en 12-12-1985 proefvaarten op de Noordzee en het Haringvliet, 20-12-1985 opgeleverd door Scheepswerf & Constructiebedrijf Jac. den Breejen, Hardinxveld (1885) aan Gastankvaartmaatschappij “Chemgas” B.V., Rotterdam. 5-9-2006 thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, in beheer bij Hanseatic Shipping Cyprus Ltd., Limassol voor Chemgas Shipping B.V., Rotterdam. 3-2010 verkocht aan Starway Management Property Ltd., Saint Kitts and Nevis, roepsein V4AE2, in beheer bij Anship LLC, Moskou, 5-2010 herdoopt ANBUTANE. 10-10-2011 vlag: Rusland, roepsein UBVH5. 9-2013 thuishaven en vlag: Basseterre-St. Kitts & Nevis, roepsein V4AE2. 1-2014 verkocht aan Goldwick Investment Enterprise LLC, Basseterre-St. Kitts & Nevis, in beheer bij Voyager International Trade & Ship Management LLC, Istanbul, herdoopt BLUE STREAM. 6-2014 (e) verkocht aan Aurora Shipping & Trading S.A., Basseterre-St. Kitts & Nevis, in beheer bij Sudoservice Shipping Consultancy & Trading Ltd., Istanbul en Valmar Oil Ltd., Bourgas, Bulgarije. 4-2017 (e) verkocht aan Felina Development LP, Oekraïne, roepsein UXEE, in beheer bij River Trade Management LLC, Kiev, 4-2017 (mt) herdoopt DNIPRO LPG. 27-5-2020 (e) verkocht aan Portoma Ltd., Comoros, roepsein D6A2222, in beheer bij LLC Global Marine Service, Kiev en River Trade Management LLC, Kiev, herdoopt BOREAS LPG. 24-2-2021 in beheer bij Global Marine Service LLC. 9-1-2023 verkocht aan Borta Ltd., Comoros, in beheer bij Global Marine Service LLC.

Op 8 augustus 2025 te Midia aangehouden (Black Sea MoU /Paris MoU) vanwege 14 gebreken, waarvan er zeven als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding:

- 1) Certificaat & Documenten - Document voor minimale veilige personeelsbezetting; Ongeldig
- 2) Certificaat & Documenten - Certificaat van burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door bunkerolieverontreiniging; Vermist
- 3) Certificaat & Documenten - Certificaat van aansprakelijkheid voor het verwijderen van scheepswrakken; Vermist
- 4) Veiligheid van de navigatie - Licht, vormen en geluidssignalen; Vermist
- 5) Veiligheid van de navigatie - Nautische publicaties; Verlopen
- 6) Noodsystemen – Brandoefeningen; Gebrek aan training
- 7) ISM - ISM-certificaat; Niet zoals vereist

Het schip werd op 18 augustus weer vrijgegeven en verliet de haven op weg naar Izmail, met een verwachte aankomsttijd van 19 augustus. (Timsen, 20-8-2025).

9-2025 vlag: Togo (5VJJ4), 3-9-2025 in beheer bij Treymen Progress LLC, Kiev.

De BOREAS LPG werd op 9 april 2026 in Kocaeli voor de tweede keer binnen een jaar aangehouden (Mediterranean MoU) vanwege 18 tekortkomingen, waarvan er vijf als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding:

- 1) Veiligheid van de navigatie - Reis- of doorgangsplan; Onvolledig
- 2) Veiligheid van de navigatie – BNWAS; Onvoldoende
- 3) Brandveiligheid - Brandpomp en bijbehorende leidingen; Niet zoals vereist
- 4) Brandveiligheid - Brandpreventie en structurele integriteit; Niet zoals vereist
- 5) ISM - ISM-certificaat; Niet zoals vereist

Het schip werd op 11 april weer vrijgelaten en verliet de haven op weg naar Ismajil. De laatste aanhouding vond plaats op 8 augustus 2025 in Midia vanwege 14 tekortkomingen, waarvan er zeven als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor aanhouding. (Timsen, 12-4-2026).

ZWAARDVIS, IMO 9104732 (NB-330), Research Survey Vessel, 20-8-1994 kiel gelegd, 26-4-1995 opgeleverd door Tczew Stocznia SP Z (Y9104732) als KENNEMER aan Rijkswaterstaat, Directie Noordzee). 172 GT. 2013 over aan Rijkswaterstaat Rijksrederij, Rijswijk. 9-2018 (e) herdoopt ZWAARDVIS. 10-2018 verkocht aan Van Der Straaten Beheer B.V., Hansweert, in beheer bij Van Der Straaten. 10-9-2025 verkocht aan Acta Jifmar B.V., Den Helder (Acta Marine B.V.) (PBZQ), bij Werft Shipbuilding te Urk is o.a. een nieuwe aandrijfmotor geplaatst, herdoopt COASTAL LEGACY.



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu



Tharsis Ship Management verzekert zich van steun van het Innovation Fund voor het eSeaRiverBarge-project

We zijn dankbaar en trots om aan te kondigen dat ons eSeaRiverBarge-project financiering heeft ontvangen onder de EU Innovation Fund 2024 Call for Net-Zero Technologies.

De subsidie ondersteunt de ontwikkeling, bouw en operationele inzet van twee unieke emissievrije zee-riviercontainerschepen - ontworpen om zeevaarders te combineren met het vermogen om ver de Rijn op te varen, ook tijdens laagwaterperiodes. Met een capaciteit tot 378 TEU en een open ruim geoptimaliseerd voor containers van 30 en 45 voet, bieden de schepen direct, naadloos transport tussen Europese zeehavens en binnenlandse terminals.

Elk vaartuig heeft 16 speciale posities voor verwisselbare ISO-energiecontainers, die een breed scala aan emissievrije energiedragers zoals batterijen, waterstof of ammoniak kunnen huisvesten, verbonden via Megawatt Charging System (MCS)-connectoren. In dit project zullen de verwisselbare energiecontainers ZESpicks zijn, geleverd door Zero Emission Services onder hun Energy- and Charging-as-a-Service (ECaaS)-model. In combinatie met windondersteunde voortstuwing, rompluchtsmeermiddel en een drievoudige elektrische voortstuwingsopstelling levert het ontwerp een aanzienlijke vermindering van de uitstoot van broeikasgassen op. De schepen zullen volledig in de EU worden gebouwd.

De bouw staat gepland om begin 2027 te beginnen, waarbij de schepen in 2029 in dienst worden genomen.

Deze erkenning versterkt onze inzet voor duurzame zee-rivierscheepvaart en toont aan dat emissievrij vrachtvervoer in volledige commerciële werking binnen bereik is.

Gefinancierd door de Europese Unie. De geuite meningen en standpunten zijn echter uitsluitend die van de auteur(s) en weerspiegelen niet noodzakelijkerwijs die van de Europese Unie of het Europees Agentschap voor Klimaat, Infrastructuur en Milieu (CINEA). Noch de Europese Unie, noch de subsidiegevende instantie kan hiervoor verantwoordelijk worden gehouden. (Persbericht en afbeelding van Tharsis Ship Management/MK).



s.s. ELFIN, foto: Jan Plug, 15-4-2026, IJmuiden tijdens een dokbeurt. 20-11-1933 te water gelaten, 16-1-1934 opgeleverd door J. Samuel White & Co. Ltd., East Cowes (1754) als H.M.S. ELFIN (T25) aan Royal Navy, Portland-U.K. Torpedowerkschip. Schotse ketel, de werf NK-33, later vervangen door 2 vuurs Schotse ketel, olie gestookt, v.o. 80 m2, 10 atm., N.V. Arnheemsche Scheepsbouw Mij. NK-47. 2 x 125 IPK, C 2 cyl, de werf NE-33. 1941 thuishaven: Blyth, 20-8-1941 herdoopt H.M.S. NETTLE. 1946 thuishaven: Portland. 1957 verkocht voor sloop aan Pounds Scrapyard, Portland. 29-10-1958 eerste meting, meetnummer: A17950N, district: Amsterdam, Waterverplaatsing: 230,281 ton, 33,05 x 7,98 x. x 3,160 meter. 17-11-1958 verkocht aan N.V. Amsterdamse Droogdok Maatschappij, Amsterdam, herdoopt DROOGDOK 18. 17-11-1958 brandmerk 5454 B AMST 1958. IVR 2005454. 30-6-1976 verkocht aan HOM 7 Olieseperator Maatschappij B.V., Amsterdam, herdoopt HOM 7. 19-- verkocht aan Tanker Cleaning Amsterdam B.V., Amsterdam, herdoopt TCA 1. 1989 uit de vaart genomen. 1994 verkocht aan Stichting tot Behoud van het Stoomschip, Koog a.d. Zaan, herdoopt ELFIN.



22-4-2026 na de dokbeurt door de duw- sleepboot CHELSEA B terug gebracht naar Zaandam. Foto: Jan Plug, Buitenhuizen.

Bunkercijfers in de haven van Rotterdam in het eerste kwartaal 25% lager vergeleken met een jaar geleden

De bunkerafzet in de haven van Rotterdam is in het eerste kwartaal van 2026 zo'n 25 procent lager dan in het eerste kwartaal van 2025. De grootste daling deed zich voor bij het segment van fossiele stookolie, met name VLSFO (-44%), HSFO (-25%) en ULSFO (-13%), terwijl ook fossiele destillaten afnamen (MGO -7% en MDO -11%).



Tegelijkertijd laten alternatieve brandstoffen een (lichte) stijging zien: de afzet van (bio-)LNG en (bio)methanol steeg met 6,4%, en bioblended brandstoffen namen met 2,7% toe, vooral door een verschuiving naar bioblended destillaten. Bioblended LNG werd voor het eerst op significante schaal geleverd, met ruim 15.000 m³ in Q1 2026.

Mogelijke verklaringen

De ontwikkelingen kunnen onder meer worden verklaard door de implementatie van REDIII in Nederland, die er voor heeft gezorgd dat de prijs in Nederland hoger werd ten opzichte van de prijs in omringende landen. Ook kunnen operationele wijzigingen in regelgeving en beleid hebben meegespeeld. Daarnaast heeft prijsvolatiliteit en prijsonzekerheid mogelijk geleid tot een lagere bunkering in Rotterdam.

De gevolgen van de ontwikkelingen in de Straat van Hormuz zijn nog niet terug te zien in de bunkercijfers van het eerste kwartaal van 2026; die zullen pas duidelijker te merken zijn in de bunkercijfers uit Q2. (Bron: Port of Rotterdam, 16 april 2026. Foto MSC schip ligt te bunkeren: Port of Rotterdam.

Overslag in Rotterdamse haven stabiel met een lichte daling van 0,7%

Toename van olie, olieproducten en containers in eerste kwartaal 2026

De overslag in de haven van Rotterdam laat in het eerste kwartaal van 2026 een lichte daling van 0,7% zien ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. De overslag bedroeg in de eerste drie maanden van dit jaar 103,0 miljoen ton tegenover 103,7 miljoen ton in het eerste kwartaal van 2025. De daling komt voornamelijk door minder overslag van kolen, agribulk, overig nat massagoed en stukgoed. De overslag van ijzererts en schroot, overig droog massagoed, ruwe olie, minerale olieproducten, LNG en containers (TEU) nam toe. De sluiting van de Straat van Hormuz heeft het wereldwijde energiesysteem ernstig verstoord. Rotterdam was voor 10% van de overslag van ruwe olie en 14% van de overslag van minerale olieproducten afhankelijk van landen in de Perzische golf. De effecten van de sluiting van de Straat van Hormuz op de overslag in Rotterdam zijn in de cijfers van het eerste kwartaal nog nauwelijks zichtbaar.

Boudewijn Siemons, CEO Havenbedrijf Rotterdam: "De overslag in de haven van Rotterdam bleef in het eerste kwartaal van 2026 grotendeels stabiel, ondanks de toenemende geopolitieke spanningen. De sluiting van de Straat van Hormuz onderstreept hoe kwetsbaar mondiale energiestromen zijn; de effecten hiervan zijn in het eerste kwartaal nog beperkt zichtbaar en zouden zich mogelijk in het tweede kwartaal verder kunnen aftekenen. Tegelijkertijd laat de groei in olie, olieproducten en containers zien dat Rotterdam veerkrachtig blijft als Europese energie- en logistieke hub."

Droog massagoed

In het eerste kwartaal is de overslag van het segment droog massagoed met 4,3% afgenomen. De grootste daling, van 20,9%, zat in de overslag van agribulk. Deze terugval is grotendeels een normalisatie, doordat vorig jaar tijdelijk extra volumes via Rotterdam werden verscheept. De kolenoverslag daalde met 9,8% ten

opzichte van het eerste kwartaal 2025. Dit kwam hoofdzakelijk door een afname van de overslag van energiekolen na de uitzonderlijk hoge productie in 2025. In het eerste kwartaal van 2026 keerde de productie terug naar het gebruikelijke niveau. De overslag van ijzererts en schroot nam met 5,3% toe ten opzichte van vorig jaar. Deze groei sluit aan bij de lichte opleving van de Duitse staalproductie in het eerste kwartaal. De Duitse elektrostaalproductie nam begin 2026 met 2,5% toe. De schrootexport via Rotterdam lag daarbij op een iets lager niveau. Ook de overslag van overig droog massagoed liet een stijging zien en lag met 4,6% boven het niveau van 2025. Deze groei werd veroorzaakt door een hogere vraag naar bouw en industriële grondstoffen.



Nat massagoed

De overslag van nat massagoed is met 2,2% gestegen in de eerste drie maanden van dit jaar. De overslag van ruwe olie nam met 1,7% toe tot 25,2 miljoen ton. De raffinagemarges waren in januari en februari vergelijkbaar met die in 2025. In maart stegen ze fors na de prijsstijgingen van ruwe olie en olieproducten door de blokkade van de Straat van Hormuz eind februari. De overslag van minerale olieproducten (benzine, diesel, kerosine, etc.) ligt 10,3% hoger dan in 2025. Opvallend is dat de export van olieproducten steeg en de import daalde. Mogelijke verklaring is dat de meeste olieproducten net als in 2025 in backwardation waren, wat geen stimulans voor opslag geeft. Ook is er meer gasolie/diesel naar Spanje en Gibraltar geëxporteerd. Mogelijk omdat de Middellandse Zee nu een Emission Control Area (ECA) is, waar het zwavelgehalte van bunkerbrandstof maximaal 0,1% mag zijn. LNG-overslag nam met 1,7% toe in vergelijking met 2025. De lage temperaturen in het begin van het jaar hebben tot meer verbruik geleid en daarom is er meer import nodig om de reserves te vullen. Overig nat massagoed is met 7,2% gedaald. De daling is vooral zichtbaar bij chemische producten en deels te verklaren doordat er in januari en februari minder geproduceerd is in Duitsland. Dit heeft altijd effect op de overslag in Rotterdam voor grondstoffen en eindproducten.

Containers en Breakbulk

De overslag van containers ligt in TEU 0,3% hoger dan in het eerste kwartaal van 2025. De volumes liggen lager dan verwacht door een update van het Terminal Operating Systeem bij één van de grote containerterminals. De overslag in tonnen daalde met -3,2%. Dit komt door de sterke toename van export van lege containers met 14%, met name naar Azië. Ook de hoeveelheid volle containers nam toe op de Azië-trade. Transshipment-volumes staan nog steeds onder druk en daalden met 26%. De verwachting is dat pas bij het gereed zijn van de uitbreidingen van de containerterminals, de transshipment volumes weer terugkomen. De stroom achterlandcontainers groeide fors met 11%. Deze groei komt met name uit Azië en Noord-Amerika door hogere callsizes en meer diensten.

De overslag in het segment Breakbulk liet een daling zien van 1,5%. Markten gerelateerd aan automotive, bouw en machinery staan nog steeds onder druk. Als gevolg hiervan is de overslag van aluminium en staal afgenomen. RoRo-volumes groeiden licht met 1,6% als gevolg van het lichte herstel van de economie in het Verenigd Koninkrijk.

Impact sluiting Straat van Hormuz

In totaal heeft 19 miljoen ton (4,4%) van de totale jaarlijkse overslag in Rotterdam betrekking op landen aan de Perzische Golf. Dit betreft voornamelijk ruwe olie uit Irak en Saoedi-Arabië, kerosine uit Koeweit,

stookolie uit Saoedi-Arabië en gasolie/diesel uit Qatar. LNG uit Qatar komt niet naar Rotterdam. Ongeveer twee derde van de LNG die in Rotterdam wordt overgeslagen komt uit de Verenigde Staten.

Azië is afhankelijker van importen van ruwe olie en olieproducten uit het Midden-Oosten dan Europa. Door de blokkade van de Straat van Hormuz leidde dat meteen na het begin van de blokkade tot stijgende prijzen voor olieproducten in Azië. Deze stijging was door de grotere afhankelijkheid van het Midden-Oosten groter dan in Europa. Door de hogere prijzen in Azië hebben zeker vijf tankers, die onderweg waren naar Rotterdam, hun koers verlegd naar Azië. De gevolgen hiervan zullen bijdragen aan lagere inkomende stromen in het tweede kwartaal.

Ook de import van olieproducten uit het Midden-Oosten zal in het tweede kwartaal, gezien de vaartijd vanuit die regio, terug te zien zijn in de cijfers. Aangezien de raffinaderijen in Rotterdam volop draaien, kan dit leiden tot meer export.

Voor het containersegment is de impact van de sluiting van de Straat van Hormuz beperkt. Het directe containervolume van en naar het Midden-Oosten bedraagt 1,2% van het totale jaarlijkse volume. De indirecte effecten van de oorlog op het containersegment kunnen via economische neergang en dalende koopkracht een veel groter effect hebben. (Bron: Port of Rotterdam, 22 april 2026. Foto Botlek: Martens Multimedia / Port of Rotterdam).



Havenbedrijf Rotterdam begint proef met ‘supersector’ Rozenburg/Maassluis

Havenbedrijf Rotterdam begint per 1 mei met een pilot waarbij de sectoren Rozenburg en Maassluis tijdens specifieke perioden tijdelijk worden samengevoegd tot één zogenoemde supersector. De pilot loopt tot 1 november 2026. Het Havenbedrijf wil onderzoeken of deze werkwijze bijdraagt aan een evenwigtigere werkdruk op minder drukke momenten.

In de haven van Rotterdam is het scheepvaartverkeer verdeeld in elf geografische sectoren die elk worden bewaakt en begeleid door Vessel Traffic Services (VTS), een verkeersbegeleidingsdienst van de Divisie Havenmeester die zorgt voor veilig, vlot en efficiënt scheepvaartverkeer. Elke sector heeft een eigen VTS-operator die schepen informeert, adviseert en waar nodig aanwijzingen geeft over vaarroutes, verkeerssituaties, weers- en waterstanden en bijzonderheden in het vaargebied.

Tijdens de pilot worden de sectoren Maassluis en Rozenburg structureel aan elkaar gekoppeld in de weekenden en doordeweeks tijdens de nachtelijke uren, van 22.30 uur tot 06.30 uur. Buiten deze tijdvakken blijft de bestaande sectorindeling ongewijzigd. De verkeersbegeleiding binnen de supersector wordt uitgevoerd vanuit sector Rozenburg. In deze periodes functioneren beide sectoren als één gecombineerd werkgebied voor één VTS-operator.

Onderbelasting voorkomen

De pilot komt voort uit een onderzoek naar de werkdruk binnen de sector Maassluis. Daaruit bleek dat in deze sector vooral tijdens de nacht en in het weekend periodes zijn met minder scheepvaartverkeer. Ofwel: VTS-operators moeten dan langdurig alert blijven, terwijl er relatief weinig gebeurt. Samen met VTS-operators en VTS-supervisors is daarom gekeken hoe het werk op deze minder drukke momenten beter kan worden ingericht. De tijdelijke koppeling van de sectoren Maassluis en Rozenburg blijkt daarbij een logische en veilige oplossing.

Eén VTS-operator kan dan verantwoord een groter gebied begeleiden, is de verwachting. Dit moet het werk actiever en evenwichtiger maken, met behoud van veiligheid en overzicht. Hiermee kunnen we onderbelasting voorkomen en blijft de operationele aandacht en scherpste op een consistent niveau.

Veiligheid staat voorop

“We willen ons werk zo organiseren dat VTS-operators ook tijdens minder drukke periodes scherp en actief blijven”, zegt (Rijks)Havenmeester René de Vries. “Tegelijkertijd staat de veiligheid van het scheepvaartverkeer natuurlijk absoluut voorop. Met deze pilot onderzoeken we of een flexibelere sectorindeling daarbij kan helpen, zonder enige concessie te doen aan veiligheid of efficiëntie. De mogelijkheid om de sectoren indien nodig direct weer te ontkoppelen blijft daarbij een essentiële randvoorwaarde.” De communicatie met de scheepvaart blijft ongewijzigd en vindt plaats via de gebruikelijke en bekende VHF-kanalen. Op de verkeerscentrales van Havenbedrijf Rotterdam blijft daarnaast altijd een extra VTS-operator aanwezig. Hierdoor kan de supersector op ieder moment worden ontkoppeld wanneer omstandigheden daarom vragen, bijvoorbeeld bij verhoogde verkeersdrukke of bijzondere situaties.

Evaluatie na 1 november

Na afloop van de pilot volgt een evaluatie. De Havenmeester gebruikt de bevindingen om te bepalen of en hoe deze werkwijze in de toekomst kan worden voortgezet of aangepast. (Bron: Havenbedrijf Rotterdam, 30 april 2026. Foto Maassluis en de Landtong Rozenburg: Havenbedrijf Rotterdam / Martens Multimedia).



HAGLAND POLARIS, IMO 1094149 (NB-334), General Cargo Ship, RB Hybrid Eco Trader 4850, 3.901 GT, 4.835 DWT, 12-6-2025 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES SUSTAINABLE 850, 16-1-2026 geplande oplevering, 28-11-2025 om 11:00 uur te water gelaten met assistentie van de sleepboten WATERPOORT en GRUNO II, 3-4-2026 met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO IV van de werf naar Delfzijl, 7-4-2026 proefvaart, 9-4-2026 proefvaart, 10-4-2026 proefvaart, 14-4-2026 proefvaart, 15-4-2026 proefvaart, 21-4-2026 opgeleverd als HAGLAND POLARIS aan Hagland Bulk Transport KS, Noorwegen (NIS) (LAYY8), in beheer bij Hagland Shipping AS, Haugesund. 23-4-2026 vertrokken.

SOFIA VG, IMO 1074034 (NB-334), General Cargo Ship, 4.230 GT, 6.735 DWT, 12-5-2025 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES FOXHOL 832, 14-11-2025 te water gelaten bij Royal Bodewes B.V., Hoogezand, assistentie van de sleepboten GRUNO III en FERRY JO, 30-1-2026 geplande oplevering, 15-4-2026 van de werf met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO IV naar Delfzijl, 16-4-2026 proefvaart en naar de Eemshaven, 17-4-2026 proefvaart op de Eems, 28-4-2026 opgeleverd als SOFIA VG aan Meriaura Oy, Turku-Finland (OJWA). 104,93 (102,98) x 15,00 x . x 6,000 meter, 11, 6 kn. 1.800 kW, Wärtsilä 9L20. 1-5-2026 van de Eemshaven naar Antwerpen.



SBM Offshore kreeg van ExxonMobil Guyana Limited opdracht tot de bouw een zesde drijvende productie-, opslag- en losinstallatie (FPSO) voor de olie- en gaswinning in het Zuid-Amerikaanse Guyana. De opdracht heeft een waarde van bijna twee miljard euro. Het casco wordt gebouwd in China, daarna zal SBM Offshore de FPSO verder zal afbouwen en installeren.

WILLIAM THOMSON, IMO 1083097, kabellegger, 42.079 GT, 34.000 DWT, 22-4-2025 kiel gelegd onder bouwnummer CHINA MERCHANTS HI JIANGSU CMHI-296-2, 13-4-2026 te water gelaten, 12-2026 geplande oplevering als WILLIAM THOMSON aan Codralux S.A., Luxemburg, in beheer bij Jan De Nul.



BOKA OCEAN, IMO 9397951 (NB-312), pijpenlegger, 17-11-2005 contract, 23-5-2008 kiel gelegd, 15-11-2008 te water gelaten, 7-9-2009 opgeleverd door Metalships & Docks S.A. (287) als NORTH OCEAN 103 aan North Ocean III K/S, vlag: Malta, in beheer bij Technip UK Ltd. 10.363 GT, 3.109 NT, 7.663 DWT. 138,39 (123,75) x 27,00 x 9,70 x 6,850 meter. 4 x Vasa 9R32LN, Wärtsilä Finland Oy. 6-11-2009 verkocht aan Santander de Leasing S.A., Malta, in beheer bij Technip UK Ltd. 2-2010 herdoopt APACHE II. 11-2011 verkocht aan North Ocean III KS, Malta, in beheer bij Technip UK Ltd. 3-2012 vlag: Bahamas (C6ZS2). 9-2-2012 verkocht aan Technip Ships One Ltd., vlag: Bahamas (C6ZS2), in beheer bij Technip UK Ltd. 9-2018 verkocht aan Technip UK Ltd., vlag: Bahamas (C6ZS2). 12-10-2020 opgelegd. 28-9-2022 van Tananger, Noorwegen naar Leith, 1-10-2022 gearriveerd te Leith. 2023 verkocht aan Offshore Equipment B.V., Bahamas, in beheer bij Boskalis Offshore Fleet Management B.V. 7-8-2023 ETA Waalhaven. 18-8-2023 van Leith naar Rotterdam, 21-8-2023 ETA Waalhaven, 20-8-2023 gearriveerd Waalhaven, Pier 2 Boskalis, de sleepboten VB STIRLING en UNION 11 stand-by over de rivier. 2023 te Rotterdam de leginstallatie verwijderd en afgevoerd naar de sloop. 7-9-2023 herdoopt BOKA OCEAN. 21-9-2023 van Rotterdam naar Gdansk om verbouwd te worden, 21-12-2023 van Gdansk naar Rotterdam. 25-12-2023 op de Maasvlakte. 26-12-2023 verhaald van de Maasvlakte naar de Waalhaven. 30-3-2026 vanaf Karlshamn gearriveerd op de Waalhaven. 14-4-2026 op de Waalhaven van vlag verwisselt, thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus (C6ZS2).



DAMEN YN 571899, 10-4-2026 casco vertrokken van Gdansk met de sleepboot IKAR, 15-4-2026 gearriveerd te Dordrecht. (Foto: Ruud Zegwaard 15-4-2026).

DRIFA, IMO 8133138 (Z-95), Supply Vessel, 191 GT, 3-1967 opgeleverd door Georg Eides Sønner A/S, Hoylandsbygd, Noorwegen (73) als SHV-202 RYVINGEN aan Fyrdirektoratet, Oslo. 104 BRT, 23 NRT, 250 EPK, 184 kW, Wichmann Motorfabrikk A/S. 16-11-2010 (e) verkocht aan Mairan Shipping B.V., Panama, in beheer bij Glomar Holding B.V., Den Helder. 191 GT, 57 NT, 27,64 x 6,23 meter. 6-11-2025 te Den Helder. 1-2026 verkocht voor sloop aan Hoeben Metalen/RDM B.V. te Kampen.

CAMPERDUIN, IMO 9251987 (NB-103), 163 GT, 31-5-2001 opgeleverd door Damen Shipyards B.V., Hardinxveld (1540) als CAMPERDUIN aan V.o.F. M. Viegiers & Zn., Andijk (Thijs Viegiers). 1.946 EPK, 1.432 kW, 2 x 8 cyl, 170 x 190, 1.800 rpm., vertraagd naar 317 rpm., Caterpillar Inc., Lafayette, Indiana, USA. 4-12-2001 om 05:32 uur tijdens een reis van Cork naar IJmuiden met een 40 m. lange ponton brak

de sleepverbinding op 16 mijl ten zuidoosten van Portland Bill, om 15:00 uur vanwege het slechte weer pas later op de dag de noodverbinding tot stand gebracht en langzaam koers gezet naar Poole, 5-12-2001 om 00:10 uur afgemeerd te Poole. 1-2004 verkocht aan Damen Marine Services B.V., vlag: Nederland, roepsein PBCM, 13-2-2004 herdoopt DMS CONDOR. 14-2-2004 vertrokken van Gorinchem met als eindbestemming Dubai, volgens de bemanning zou de oversteek circa 32 dagen duren met twee stops om bunkers in te nemen. 5-2011 vlag: United Kingdom (2EHT2). 6-2021 verkocht aan Jenkins Marine Ltd., United Kingdom. 21-4-2026 verkocht aan Martinique Remorquage Sarl (Somara SAS), Fort-de-France, Martinique, vlag: St. Vincent & Grenadines (J8MM7), 4-2026 herdoopt VONVON.

ECHO, IMO 1072438, Offshore Support Vessel, 8.559 GT, 5.500 DWT, 13-11-2025 kiel gelegd onder bouwnummer WUCHANG AA029M, 9-2026 geplande oplevering als ECHO aan Allseas, vlag Noorwegen (NIS).

GEO MASTER, IMO 1103794 (NB-338), Research Vessel, 498 GT, 9-2024 in aanbouw onder bouwnummer NEPTUNE 651, 9-1-2026 te Hardinxveld-Giessendam te water gezet met drijvende bokken waaronder de bok WEESLIFT 1, 28-2-2026 geplande oplevering, 12-3-2025 tot 19-3-2026 proefvaarten vanaf Middelharnis op het Haringvliet, 5-2026 geplande oplevering als GEO MASTER aan N-Sea Group, vlag: Marshall Islands (V7B2804).

MOBILE SEAHORSE, IMO 8009935, Platform Supply Ship. 540 GT, 19-5-1981 opgeleverd als MOBILE SEAHORSE. 1998 herdoopt SOUTHERN SEAHORSE. 2014 verkocht aan Luta Mermaid LLC, United States of America (WDK4928). 13-4-2018 verkocht aan Pacific Development Corp., United States of America, herdoopt MARIANA. 4-2024 verkocht aan een koper uit United States of America.

Bevoorradingsschip vermist voor de kust van Saipan

De MARIANA, oorspronkelijk gebouwd als bevoorradingsschip voor de kust en later omgebouwd voor vrachtvervoer, vaart normaal gesproken tussen de eilanden Guam, Tinian en Saipan. Op de middag van 11 april 2026 vertrok het schip, met zes bemanningsleden aan boord, vanuit deze eilanden naar het noorden, kennelijk om de naderende tyfoon Sinlaku te ontwijken. Op ongeveer 140 zeemijl ten noordwesten van Saipan viel de stuurboordmotor uit. De bemanning meldde de schade en de JRCC Honolulu nam de reddingsoperatie over. Er werd elk uur radiocontact onderhouden. Dit contact ging verloren op de avond van 15 april. De MARIANA was daarna niet meer bereikbaar via radio of AIS. Het laatste signaal werd geregistreerd rond 14.00 uur lokale tijd op positie 17.25 NB en 145.08 OL. De Amerikaanse kustwacht stuurde vervolgens een HC-130J-vliegtuig om het schip te lokaliseren. De missie moest echter worden afgebroken vanwege de extreme weersomstandigheden. Er staat een nieuwe zoekvlucht gepland zodra de omstandigheden het toelaten op 18 april. De weersomstandigheden in de regio waren ruw vanwege supertyfoon Sinlaku, die halverwege de week over de Noordelijke Marianen raasde. (Timsen, 18-4-2026).

Zoektocht naar vermiste bemanningsleden opgeschort

Op 27 april breidde de kustwacht de zoektocht naar de vermiste bemanningsleden van de MARIANA uit. Omdat de mogelijkheid bestond dat de bemanning aan land was gekomen, voerden de Amerikaanse kustwacht en haar partners grootschalige zoekacties vanuit de lucht uit boven de open oceaan en doorzochten ze de kustlijnen van afgelegen, onbewoonde eilanden in de Noordelijke Marianen. Op 28 april om 22:35 uur nam de Amerikaanse kustwacht het besluit om de actieve zoekacties te staken. Gedurende meer dan 100 uur actief zoeken was een gebied van meer dan 135.000 vierkante zeemijl doorzocht. (Timsen, 29-4-2026).

NEPTUNE 615, IMO 1125053 (NB-336), Utility Vessel, EuroCarrier 2409, 160 GT, 48 NT, 108 DWT, 2-12-2025 te water gelaten onder bouwnummer NEPTUNE 615, 5-1-2026 proefvaart in de Europoort, 6-1-2026 proefvaart in de Europoort en MV2 en terug naar de werf te Aalst, 2-3-2026 opgeleverd als 360 RAMBLER aan Neptune Equipment B.V., Aalst, vlag: Nederland (PBBT). 24,00 (23,80) x 9,00 x 2,91 x 2,050 meter. 10 kn. 1.698 EPK, 1.250 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 128 x 165, 1,900 rpm, vertraagd naar 353 rpm., AB Volvo Penta. 5-4-2026 als NP 615 vertrokken a/b m.s. RONNIE (IMO 9736224) naar Canada. 6-5-2026 vlag: Canada en officieel gedoopt 360 RAMBLER.





NEPTUNE 618, IMO 1141100, EuroTug 2008, 270 GT, 11-11-2024 kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 618, 18-3-2026 te water gezet, 8-4-2026 proefvaart, 9-4-2026 terug te Aalst, 26-4-2026 geleverd aan CMT Offshore, Frankrijk (FPBH), (Thomas Services Maritimes) herdoopt TSM CHARENTE. 25-4-2026 vertrokken van Dordrecht naar Dieppe. (Foto: Nico Giltay, 25-4-2026, Puttershoek).

NEPTUNE 676, IMO 1124982, Utility Vessel, EuroCarrier 2611, 292 GT, 28-2-2025 kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 676, 28-2-2026 te Aalst te water gezet, 15-4-2026 als NP 676 op proefvaart, 4-5-2026 van Hardinxveld naar de Europoort, 6-5-2026 samen met de NP 525 op proefvaart, 15-5-2026 geplande oplevering aan Neptune Shipyards B.V., Hardinxveld-Giessendam (PCBR).

NORDIC DONNA, IMO 8133176, Search & Rescue Vessel, 161 GT, 1958 opgeleverd Stord Verft A/S, Stord (46) als HAAKON VII. 4-1-2004 verkocht aan Skagerak Sea Service AS, Noorwegen, 1-2004 herdoopt TORUNGEN. 10-2007 herdoopt INGRID ALEXANDRA. 11-2007 herdoopt HAAKON VII. 5-6-2020 verkocht aan Nordic Blu Ocean, Noorwegen. 23-6-2025 verkocht aan Myrabillys Ltd., Limassol, vlag: Panama (HOA7195), 6-2025 herdoopt NORDIC DONNA. 26-2-2026 te Den Helder, in dienst bij Glomar Offshore B.V. ter vervanging van de guardschepen DRIFA en SEAFORCE.

NP 525, MMSI 236112884, jack-up ponton, 2-2026 te water gelaten bij Neptune Shipyards Hardinxveld met assistentie van de Van Wijngaarden sleepboten MERWESTROOM, VLIESTROOM en SCHELDESTROOM, 5-5-2026 naar de Waalhaven, vlag: Gibraltar (ZDTA4), 6-5-2026 proefvaart in de Europoort/Maasvlakte.

PULSE, IMO 1072440, Offshore Support Vessel, 8.559 GT, 5.500 DWT, 27-3-2026 kiel gelegd onder bouwnummer WUCHANG AA030M, 12-2026 geplande oplevering als PULSE aan Allseas, vlag Noorwegen (NIS).

SMIT BARRACUDA, IMO 9345506 (NB-224), afgebouwd bij IHC Holland Delta Shipyard B.V. onder bouwnummer 1101117, 30-7-2006 van Sliedrecht naar de Europoort, 31-7-2006 begin van de proefvaarten, 1-8-2006 (BV) opgeleverd door IHC Beaver Dredgers B.V., Sliedrecht (11017) aan Smit Transport Europe B.V., Rotterdam, 230 GT, 69 NT, 129 DWT, 25,80 (23,67) x 10,00 x 3,45 x 2,720 meter, 2.028 EPK, 1.492 kW, 2 x Caterpillar Inc., trekkracht 28 ton, 10 kn., 19-9-2006 voor het kantoor van Smit Transport Europe B.V. gedoopt SMIT BARRACUDA door mevr. de Feijter (echtgenote van Engineering Newbuilding Manager A. de Feijter). 4-2012 (e) verkocht aan Boskalis Offshore Marine Services B.V., Rotterdam, in beheer bij Smit Vessel Management Services B.V., Rotterdam. 2-2014 (e) onder de vlag van Cyprus gebracht, thuishaven: Limassol, roepsein 5BAB4. 6-2014 vlag: België. 1-9-2015 verkocht aan Seacontractors Beheer B.V., Middelburg. 25-2-2016 gearriveerd te Haydarpasa, Turkije. 3-2016 overgedragen aan Sea Barracuda B.V., Vlissingen, roepsein PHFW, in beheer bij Seacontractors Beheer B.V., Middelburg, 7-3-2016 herdoopt SEA BARRACUDA. 13-3-2016 vertrokken van Haydarpasa, Turkije naar Dubai, 4-4-2016 ETA te Dubai. 2025 verkocht aan Jifmar Offshore Services, vlag: Nederland (PHFW), 4-2026 herdoopt JIF BARRACUDA.



SMIT BARRACUDA, foto: Ruud Zegwaard, 26-3-2007, Rozenburg

SEA EIDUM, IMO 9969314 (NB-306), Utility Vessel, Eurocarrier 2611, 15-3-2023 te water onder bouwnummer NEPTUNE 604, 11-4-2023 van de werf op proefvaart, 12-4-2023 na proefvaart van de Maasvlakte terug naar de werf. 30-5-2023 geplande oplevering, 9-6-2023 (BV) opgeleverd aan Neptune Equipment B.V., Vlissingen (PFVV), in beheer bij Sea Contractors B.V., Vlissingen en Sea Eidum B.V. 255 GT, 76 NT, 186 DWT. 26,48 x (23,65) 11,00 x 3,45 x 2,610 meter. 10,8 kn. 2.636 EPK, 1.940 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 14.50 x 16.30, 1.800 rpm., Caterpillar C32 Acer, Caterpillar Inc., Griffin, USA NE-1-2021. 14-6-2023 van Hardinxveld via Rotterdam naar Vlissingen. 16-6-2023 te Vlissingen gedoopt SEA EIDUM door Anne Janisse (echtgenote van Directeur in het Midden-Oosten Maarten Brasser). 19-6-2023 vertrokken van Vlissingen naar Dubai, 23-7-2023 ETA te Dubai. 2025 verkocht aan Jifmar Offshore Services, vlag: Nederland (PFVV), 4-2026 herdoopt JIF EIDUM.

SEA GOLF, IMO 9901453 (NB-274), Shoalbuster 2209, 15-10-2019 opgeleverd door Damen Shipyards Sharjah (UAE) (571808) als SEA GOLF aan Damen Trading & Chartering B.V., Gorinchem, in beheer bij Seacontractors B.V., Vlissingen (PCSP). 335 GT, 215 DWT. 32,27 (31,86) x 9,10 x 4,40 x 3,300 meter. 11 kn. 3.546 EPK, 2.610 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.600 rpm., Caterpillar Inc., Lafayette (USA). 20--verkocht aan Global Ship Leasing 49 B.V., Vlissingen, in beheer bij Seacontractors B.V., Vlissingen en Damen Trading & Chartering B.V., Gorinchem. 2025 verkocht aan Jifmar Offshore Services, Nederland (PCSP), 4-2026 herdoopt JIF GOLF.

SEA INDIA, IMO 9760029 (NB-210), Shoalbuster 3209, 24-11-2014 (BV) opgeleverd door Damen Shipyards Sharjah (FZE), Sharjah (571717) aan Sea India B.V., Den Helder, roepsein PCOB, in beheer bij Seacontractors B.V., Vlissingen. 25-11-2014 bij Dubai Festival City Marina te Dubai gedoopt SEA INDIA door mevr. Carla Aerts-van Leeuwen. 335 GT, 100 NT, 225 DWT. 32,27 (31,86) x 9,10 x 4,40 x 3,300 meter. 3.546 EPK, 2.610 kW, 2 x Caterpillar 3512 TA/C, Caterpillar Inc., Lafayette. 2025 verkocht aan Jifmar Offshore Services, Nederland (PCOB), 4-2026 herdoopt JIF INDIA.

SEA JULIETT, IMO 9778387 (NB-257), Shoalbuster 3209, casco gebouwd te Kozle, 13-4-2015 te water onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571724, 2-5-2015 te Dordrecht, 3-5-2015 te Gorinchem om afgebouwd te worden, 22-1-2019 als 571724 (PCYR) van de werf voor een proefvaart in Europoort, 23-1-2019 proefvaart en terug naar Hardinxveld, 27-3-2019 als DMS PELICAN van de werf te Hardinxveld naar de Heyshaven te Rotterdam, vlag: St. Vincent & the Grenadines, roepsein J8B5841, 23-3-2019 opgeleverd aan Damen Marine Chartering B.V., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Allianz Middle East Ship Management LLC, Abu Dhabi, United Arab Emirates. 335 GT, 100 NT. 32,27 (31,86) x 9,10 x 4,40 x 3,300 meter. 3.546 EPK, 2.610 kW, 2 x 12 cyl, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar Inc. NE-12-2016. 28-3-2019 vertrokken van de Waalhaven, Rotterdam naar Kopenhagen met de ponton SMITBARGE 14, 31-3-2019 ETA te Kopenhagen. 13-4-2019 te Gorinchem. 5-2019 verkocht aan Sea Juliett B.V., 11-5-2019 (FM) thuishaven: Vlissingen, roepsein PCRG, in beheer bij Seacontractors B.V., Middelburg, 11-5-2019

herdoopt SEA JULIETT. 16-5-2019 van IJmuiden met de ponton UR6 naar Tripoli, 5-6-2019 ETA te Tripoli. 2025 verkocht aan Jifmar Offshore Services, Nederland (PCEG), 4-2026 herdoopt JIF JULIETT.



MTS VANGUARD, IMO 9688673 (NB-292), Damen 3209 Shoalbuster. Casco gebouwd door Damen Shipyards Koźle SP. zo.o, Koźle, Polen, 22-5-2013 casco als 1707 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot CYKLOP met bestemming Dordrecht, naar Damen Shipyards B.V. om afgebouwd te worden onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571707, 11-2013 proefvaart als YN 571707, 6-11-2013 na de proefvaart terug naar Hardinxveld-Giessendam, 26-5-2014 opgeleverd als MTS VANGUARD aan MTS Group Ltd., Brixham, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B5082). 327 GT, 3.548 PK, 2.610 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 1.600 rpm., Caterpillar 3512C TB/HD. 4-2022 in beheer bij Seacontractors B.V. te Middelburg. 12-2025 verkocht aan Jifmar Beheer 2 B.V., Vlissingen (PCMU), in beheer bij Jifmar Offshore Services, 4-2026 herdoopt JIF VANGUARD. (Foto: Hans Lingbeek†, 27-5-2024).



SEAFORCE, IMO 6912499 (NB-231), Standby-Safety Vessel, 193 GT, 39 DWT, 5-1969 opgeleverd door Georg Eides Sønner A/S, Høylandsbygd (85) als SIRAFJORD aan Johannes Klovning, Haugesund-Noorwegen (LGRU). 200 PK, 147 kW, Wichmann Motorfabrikk A/S, Rubbestadneset. 3-1978 verbouwd bij Haugesunds Slip a/s, Haugesund. 9-1980 verbouwd tot Standby-Safety Vessel. 1985 verkocht aan P/R Sture Gøran v/ Stein Karlsen, Brasøy-Noorwegen, 3-1985 herdoopt STURE-GORAN. 1986 verbouwd. 1994 verkocht aan Skipsrederiet Sture Gøran A/S, Brasøy-Noorwegen. 1997 motor 1 x Caterpillar 3508. 7-11-2005 verkocht aan Team Atlantic A/S, 11-2005 vlag: Noorwegen, in beheer bij Hoyland AS, herdoopt SOTRA. 11-2008 verkocht aan Fonnes Offshore AS, Noorwegen, in beheer bij Fonnes Shipping AS, 11-2008 herdoopt FRAMFJORD. 17-11-2010 verkocht aan Northsea Offshore Services B.V., 15-11-2010 vlag: Panama (HP3778), in beheer bij Glomar Holding B.V., herdoopt SEAFORCE GUARD. 17-2-2012 herdoopt SEAFORCE. 2013 in beheer bij Glomar Shipmanagement B.V.

21-9-2018 in de haven van Sassnitz aan de Rügen in aanvaring gekomen met vier zeiljachten. Het schip stond op het punt aan te meren bij pier 3 van de oostelijke haven. Tijdens de manoeuvre in het bassin viel de schroefbediening uit, waarna een sterke wind het beschadigde schip meesleurde richting de oostelijke steiger. De achterstevan raakte een paal en duwde deze opzij.



Vervolgens raakte de achtersteven van het standby-schip de pier en dreef achteruit, waardoor vier zeiljachten die daar lagen aangemeerd, beschadigd raakten. De bemanning slaagde erin het schip aan de kade vast te maken. Een bemanningslid raakte lichtgewond. De SEAFORCE liep lichte schade op; de schade aan de jachten moest nog worden vastgesteld. Het schip werd voor onderzoek aangehouden en bleef tot 24 september in de haven.

26-10-2025 op de Noordzee in de problemen geraakt. De KNRM en de Nederlandse kustwacht werden rond 05:45 uur gealarmeerd nadat het schip water maakte in de machinekamer nabij Zuiderhaaks. De bemanning had dringend hulp nodig. Reddingsboten en een helikopter werden naar de locatie gestuurd. De reddingsboot 'Irene & Henk' werd vanaf het strand bij Bergen aan Zee te water gelaten omdat de sterke westenwind de golven hoog tegen de duinen had opgestuwd. In golven van vijf tot acht meter wist de reddingsboot koers te houden richting de SEAFORCE, die door de zware omstandigheden naar het zuiden dreef. Een helikopter van de kustwacht evacueerde vijf van de zes opvarenden. De schipper bleef aan boord. De sleepboot HUNTER uit Terschelling sleepte het schip vervolgens naar Oudeschild, begeleid door de KNRM Den Helder. De bemanning van Egmond stond vervolgens voor een moeilijke terugreis over de woelige Noordzee. Uiteindelijk bereikte de IRENE & HENK veilig het strand, waar de walploeg al klaarstond.

Het in nood verkerende patrouilleschip werd rond 11:30 uur de haven van Oudeschild binnengesleept, met een slagzij naar stuurboord, en veilig afgemeerd, geholpen door de HURRICANE (MMSI: 355519000). 27-10-2025 total-loss verklaard. 1-2026 verkocht voor sloop aan Hoebe Metalen/RDM B.V. te Kampen. (Foto: Marcel Coster, 27-01-2019, IJmuiden).

SLEIPNIR, IMO 9781425 (NB-269), semi-sub kraanschip, 20-12-2017 te water gelaten, 7-2019 opgeleverd door Jurong Shipyard Pte. Ltd., Singapore (SNG001) als SLEIPNIER aan Heerema Offshore Services B.V., vlag: Panama, roepsein 3FER4, in beheer bij Heerema Marine Contractors (HMC), Leiden. 273.700 GT, 2 x 10.000 ton SWL. 220,00 x 102,00 x 49,50 x 12,320 (varend) meter. Machines: 12 x van 8.000 kW. 2 Huisman kranen van 10.000 ton max. hefvermogen. 5-7-2019 vertrokken van Singapore naar Cape Town, 31-7-2019 ETA te Cape Town (11 kn.). 2-8-2019 te Cape Town. 24-8-2019 ETA te Algeciras. 24-8-2019 op Gibraltar Anchorage. 28-8-2019 vertrokken naar Limassol, 6-9-2019 ETA te Limassol.

5-9-2019 op het Leviathan Oil Field. In het weekend van 7 en 8 september 2019 twee modules geplaatst, één module van 15.300 ton en één van circa 9.000 ton. Een record.

Het Leviathanveld is een aardgasveld dat zich in het oosten van de Middellandse Zee bevindt, in het gedeelte dat de Levantijnse Zee wordt genoemd. Het ligt op een waterdiepte van 1500 meter tussen de kusten van Israël, Libanon, Cyprus en de Gazastrook. Exploitant: Noble Energy. Concessiehouders: Noble Energy 39,66%, Delek Drilling en Avner Oil and Gas elk 22,67% (beide onderdeel van Delek Group) en Ratio Oil Exploration 15%. Het veld werd in juni 2010 ontdekt en is vernoemd naar het mythische zeemonster Leviathan. (Wiki).

Activisten van Greenpeace benaderden het gasplatform dat in aanbouw was.

Op 30 juli 2024 benaderden activisten van Greenpeace het gasplatform 'Sleipnir', dat in aanbouw was bij een Nederlands energiebedrijf, zo'n 20 kilometer ten noordwesten van het eiland Borkum. Ongeveer 30 mensen verzamelden zich voor een demonstratie met opblaasboten, reddingsvloten en kajaks. Tot nu toe

heeft dit geen verdere verstoringen van de werkzaamheden of belemmeringen voor de scheepvaart veroorzaakt. De Nederlandse autoriteiten waren verantwoordelijk voor de maatregelen op het boorplatform en kregen op verzoek ondersteuning van de waterpolitie van Nedersaksen. Drie reddingsvlotten, die samen een protestkamp vormden, werden de hele nacht door elk door twee personen bemand. De rubberboten en kajaks werden 's nachts om veiligheidsredenen verwijderd. De Greenpeace-activisten waren vertrokken vanuit de haven van Borkum.

Volgens het bedrijf One-Dyas lag het m/v "Sea Seraya", geladen met bouwmaterialen, momenteel stil. De hulpdiensten van de waterpolitie van Nedersaksen waren ter plaatse met boten, maar grepen niet in. Schepen van de Nederlandse kustwacht begeleidden het protest soms ook. Het protest vond plaats in Nederlandse territoriale wateren. De waterpolitie staat in nauw contact met haar Nederlandse collega's. De waterpolitie was sinds vorige week op de hoogte van de actie. De demonstratie was niet geregistreerd, maar viel onder de vrijheid van vergadering zolang er geen gevaar voor de deelnemers bestond en zij zich vreedzaam gedroegen.

Voor One-Dyas zijn de protesten van Greenpeace acceptabel zolang ze vreedzaam blijven. Het Nederlandse olie- en gasbedrijf maakte dit op 30 juli bekend. One-Dyas klaagde echter dat de protestactie van Greenpeace de werkzaamheden op de bouwplaats verstoortte en dat onverwachte onderbrekingen het risico op ongelukken voor mens, natuur en milieu konden vergroten. (Timsen, 31-7-2024).



Het grootste kraanschip ter wereld kreeg te maken met een stroomstoring en dreigde aan de grond te lopen.

Op 3 mei 2026 om 8.30 uur viel de SLEIPNIR volledig uit nabij Hundvåg in Stavanger, waardoor alle stroom en stuurvermogen wegvielen. Het kraanschip dreef zonder voortstuwing en zonder stuurvermogen richting de kust. Sleepboten kwamen snel ter plaatse en slaagden er rond 09:15 uur in sleepkabels aan het schip te bevestigen. Het schip werd op enkele meters van de kust tot stilstand gebracht en de Åmøyfjord in gesleept, waar het op positie 59.01 NB en 005.42 OL werd vastgehouden door de sleepboten BB POWER (IMO 9995959), BB WORKER (IMO 9360051) en BJONN (IMO 8223048). Evacuatie was niet nodig en er werden geen constructies geraakt. Na het incident werd echter een olielek gemeld, waarna schoonmaakploegen werden ingezet om de olie uit het water en van een nabijgelegen strand bij Skeisvika te verwijderen. De autoriteiten hebben een formeel onderzoek ingesteld. Veerbootmaatschappij Fjord1 moest de afvaarten van Stavanger naar Hommersåk in Sandnes tot 10:10 uur opschorten. (Timsen, 3-5-2026. Foto: Willem Koper, 12-10-2021, Calandkanaal).

SLM FEIJE, IMO 9384265 (NB-338), Pusher Tug, 294 GT, 31-3-2006 kiel gelegd, 5-12-2996 opgeleverd door IHC Holland B.V. (11019) als SARBAS aan Goshen International Ltd., Panama. 2007 verkocht aan Circle Maritime Investment LLP, 5-2007 vlag: Kazakhstan, in beheer bij Caspian Offshore Construction. 4-2017 vlag: Rusland. 12-2021 verkocht aan Circle Maritime Invest JSC, vlag: Rusland, in beheer bij Caspian Offshore Construction. 4-2022 vlag: Kazakhstan. 25-2-2026 verkocht aan Skylift Marine B.V., Dodewaard, vlag: Dominica (J7AE9), herdoopt SLM FEIJE. 4-2026 vlag: United Kingdom (MTHG2).



SLM FLORE, IMO 9384277 (NB-338), Pusher Tug, 294 GT, 88 NT, 267 DWT, 16-3-2007 opgeleverd door IHC Holland B.V. (11020) als BATYR aan Circle Maritime Investment LLP, Aktau-Kazakhstan, in beheer bij Caspian Offshore Construction. 30,05 (28,80) x 10,00 x . x 2.820 meter. 2.552 EPK, 1.878 kW, 2 x 12 cyl, 4 tewm 1.200 rpm., Caterpillar. 2011 herdoopt BATYRKHAN. 10-2014 vlag: Rusland. 5-2015 vlag: Kazakhstan (UNFZ). 14-11-2025 verkocht aan Skylift Marine B.V., Dodewaard, vlag: Dominica (J7CT2), herdoopt SLM FLORE. 4-2026 vlag: United Kingdom (MTCP4). (Foto: Leen van der Meiden, 3-5-2026, samen met de SLM FEIJE binnen voor Ridderkerk).



TITAN, IMO 5362192, sleepboot, 19-3-1956 opgeleverd door N.V. Scheepswerf Jonker & Stans, Hendrik Ido Ambacht (276) als TITAN aan N.V. Bureau Wijsmuller, IJmuiden (PHZD). 244 BRT, 31,95 (29,77) x 8,23 x 4,18 x 3,310 meter. 12 kn. 1.200 IPK, 2 x 8 cyl, 2 tew, Bolnes. 1981 opgelegd te Amsterdam. 1982 reis gemaakt met het achterschip van de Griekse tanker VICTORY. 1983 enkele reizen gemaakt o.a. met de EUROPEAN GATEWAY en POLARBORG. 20-4-1983 verkocht aan Illman Jones Inc., Oakland, U.S.A., vlag: Gibraltar, 1983 herdoopt TITAN A. 1987 verkocht aan Levine Shipping Ltd., Gibraltar. 1992 verkocht aan Sorek Services Ltd., Gibraltar. 1992 verkocht aan Levine Shipping Ltd., Gibraltar. 2000 uit Lloyds Register, bestaan twijfelachtig. 2005 als TITAN-A gezien bij Papeete, Clipperton Island.



Oude sleepboot wordt verbouwd tot jacht met emissievrije voortstuwing

Ontwerpbureau Aurelia Design B.V. te Amsterdam wil de Wijsmuller sleepboot TITAN, gebouwd in 1956, herstellen en verbouwen tot een jacht dat op emissievrije voortstuwing rijdt.

Dit 45 meter lange vaartuig, met een breedte van 7 meter en een holte van 4 meter, kan worden aangepast voor de vrijetijdsmarkt en gebruikt worden om groene en autonome technologieën te testen.

Aurelia zei dat de romp en constructie van de Wijsmuller Titan robuust en zeewaardig genoeg zijn om in zijn nieuwe leven te investeren, met prestaties en veiligheid die voldoen aan internationale normen.

"Ons engineeringteam onderzoekt momenteel volledig emissievrije voortstuwingssystemen, met als doel een vaartuig te leveren dat opereert zonder koolstofemissies of milieuproblemen," zei Aurelia.

Er stond dat een batterij-elektrisch voortstuwingssysteem genoeg energie kan opwekken voor snelheden tot 10 knopen, en het bereiken van nul emissies is een "bepalend principe dat elke ontwerpbeslissing bepaalt."

Aurelia zei dat Wijsmuller's TITAN van nature overontworpen is voor veiligheid en uithoudingsvermogen, en gebruikt kan worden om "grenzen te verleggen" om te testen "hoe ver duurzaamheid, autonomie en ontwerp geïntegreerd kunnen worden." (Door Rivièra / Aurelia, 5 april 2026. Foto: Willem Koper. Uitgaand t.h.v. Vlaardingen met de zuiger ARDEA: Teun van der Zee, 20-9-1980).



VB BRAAKMAN, IMO 8915457 (NB-308), 1991 opgeleverd (BV-39643S) door N.V. Scheepswerf van Rupelmonde, Rupelmonde (463) als YOLANDE LETZER aan Unie van Redding- en Sleepdienst België N.V., Antwerpen (ORLY). 249 BRT, 74 NRT, 134 DWT. 31,99 (27,28) x 9,05 x 4,67 x 3,965 meter. 1.999 EPK, 1.470 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, 256 x 310, A.B.C. 8MDZC, Anglo-Belgian Corp. N.V. 2000 herdoopt BRAAKMAN. 5-1-2000 verkocht aan URS België N.V. 25-4-2005 verkocht aan URS Nederland B.V. 9-2017 in beheer bij Unie van Redding- en Sleepdienst N.V. en Kotug Smit Holding B.V., Rotterdam. 8-2019 in beheer bij Boluda Towage Belgium N.V. (Boluda Corporación Marítima S.L.). 8-2023 herdoopt VB BRAAKMAN. 21-1-2026 te Terneuzen en opgelegd. 9-4-2026 bij kraan 10 van Boluda te Terneuzen klaargemaakt voor de sloop. 4-2026 te Gent om gesloopt te worden. (Foto: Leo van Ginderen / TvdZ).



Subscribe for free
on tugezine.com

Free membership entitles
you to copies of the Tug eZine,
Tug eNewsletter & exclusive
content on tugezine.com.



WINDCAT 61, IMO 1044730 (NB-330), Offshore Supply Ship, 198 GT, 60 NT, 30 DWT, 1-2023 in aanbouw onder bouwnummer DIJKSTRA S22927, 26-3-2024 kiel gelegd, 6-8-2025 geplande oplevering. 19-11-2025 opgeleverd door Woudsend Dok (S22927) als WINDCAT 61 aan FRS Windcat Offshore Logistics, vlag: Duitsland (DIVX), in beheer bij Windcat Workboats B.V., IJmuiden voor CMB Tech N.V.

WINDCAT 62, IMO 1044742 (NB-330), Offshore Supply Ship, 198 GT, 60 NT, 30 DWT, 1-2023 in aanbouw onder bouwnummer DIJKSTRA S22928, 26-3-2024 kiel gelegd, 6-8-2025 geplande oplevering, 16-12-2025 opgeleverd door Woudsend Dok (S22928) als WINDCAT 62 aan FRS Windcat Offshore Logistics, vlag: Duitsland (DITX), in beheer bij Windcat Workboats B.V., IJmuiden voor CMB Tech N.V.

WINDCAT 63, IMO 1071654 (NB-337), Offshore Supply Ship, 148 GT, 30 DWT, 30-6-2024 kiel gelegd onder bouwnummer DIJKSTRA 653, 2026 te water, 5-2-2026 geplande oplevering, 2026 opgeleverd als WINDCAT 63 aan Windcat Workboats Int. B.V., IJmuiden, vlag: United Kingdom (MSQO4) (CMB Tech N.V.). 7-4-2026 No Longer updated by (LRF) IHSF.



AL DAYEN, IMO 9325702 & **RASHEEDA**, IMO 9443413

AL DAAZEN, IMO 9325702, LNG Tanker, 99,106 GT, 90.617 DWT, 27-2-2007 opgeleverd als AL DAAZEN aan Teekay Shipping Canada Ltd. (management). 22-12-2014 verkocht aan Al Daayen LLC, Bahamas (C6VF7), in beheer bij Teekay Shipping Canada Ltd. en Seapeak Maritime Canada Ltd. 17-6-2017 in beheer bij Teekay Shipping Canada Ltd. en Seapeak Maritime Ltd.

RASHEEDA, IMO 9443413, LNG Tanker, 163.922 GT, 58.585 NT, 130.208 DWT, 31-12-2008 eerste staal gesneden, 13-7-2009 kiel gelegd, 26-9-2009 te water, 12-8-2010 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd. (1754) als RASHEEDA aan Nakilat Shi 1754 Inc., Marshall Islands (V7QH2), in beheer bij Qatargas Liquefied Gas Co. Ltd., Doha en STASCO, Londen. 345,00 (333,73) x 53,83 x 27,03 x 12,200 meter. 3-4-2026 te Ras Laffan Anchoage, Qatar.

Poging om de Golf van Hormuz te passeren afgebroken

De twee LNG-tankers AL DAYEN, met Qatarese lading op weg naar Tianjin, en RASHEEDA, op weg naar Port Qasim, probeerden de Perzische Golf te verlaten via de Straat van Hormuz, maar zijn opgedraaid. Na de mislukte overtocht heeft de AL DAYEN op 7 april 2026 om 09:37 UTC de AIS-bestemming gewijzigd naar Pakistan. Als de overtochten succesvol waren verlopen, zouden dit de eerste LNG-transporten naar bestemmingen buiten de Golf zijn geweest sinds het begin van het conflict. Dit bevestigt dat de LNG-export via de Straat van Hormuz feitelijk stil ligt, ondanks de beperkte scheepvaart binnen de Golf. (Timsen, 7-4-2026).

CMA CGM EVERGLADE, IMO 9894985, 153.907 GT, 68.860 NT, 154348 DWT, 5-7-2021 te water, 10-1-2022 opgeleverd Jiangnan Shipyard (Group) Co. Ltd. (H2656) als CMA CGM EVERGLADE aan Sea 126 Leasing Co. Ltd., Frankrijk (RIF) (FMPS), in beheer bij CMA CGM S.A. The French Line, Marseille en CMA Ships SAS, Marseille. (Foto: Carlo Martinelli, 7-6-2022, Genua).

Vier containerschepen van CMA CGM, waaronder de CGA CGM EVERGLADE, zijn er op 19 april 2026 niet in geslaagd de Straat van Hormuz te passeren nadat ze het middenpunt hadden bereikt. De schepen

konden de doorvaart niet voltooien, waardoor hun geplande route werd verstoord. De autoriteiten en de rederij hebben nog geen verdere details vrijgegeven over de oorzaak of de verwachte oplossing van de blokkade.



De CGA CGM EVERGLADE werd op 18 april 2026 beschoten tijdens de doorvaart door de Straat van Hormuz ten noorden van Kumzar. Alle bemanningsleden bleven ongedeerd. De CGA CGM EVERGLADE liep echter lichte schade op, voornamelijk aan enkele containers. Er werd geen milieuschade geconstateerd.

Eerder op de dag werden er minstens twee andere incidenten gemeld aan UKMTO (Britse maritieme handelsdienst). Om 09:20 UTC meldde de kapitein van de tanker SANMAR HERALD dat het schip werd benaderd door twee speedboten die gelieerd waren aan de Iraanse Revolutionaire Garde. Deze openden zonder voorafgaande waarschuwing via VHF het vuur. De tanker en de bemanning bleven ongedeerd en er werd geen schade geconstateerd. Om 12:08 UTC meldde de kapitein van het cruiseschip MEIN SCHIFF 4 een aanvaring in het water vlakbij het schip, drie zeemijlen ten oosten van Oman. (Timsen, 20-4-2026).

CHIRON 7, IMO 9127291, Chemical/Products Tanker, 6.544 GT, 1997 opgeleverd als BUNGA MELAWIS SATU. 2005 herdoopt TRADEWIND CARDINAL. 2010 herdoopt MAURITANKER. 2016 herdoopt MISTRAL A. 2019 herdoopt VELA 7. 2020 herdoopt JAGUAR. 2020 herdoopt TULIPA. 2021 herdoopt ELIZABETH. Chiron Shipping S.A., Togo, herdoopt CHIRON 7.

Drie bemanningsleden raakten gewond bij de schietpartij.

Drie bemanningsleden van de CHIRON 7 raakten gewond nadat het schip werd onderschept door de Iraanse kustwacht, die waarschuwingsschoten afvuurde op het schip in de Straat van Hormuz. Het incident vond plaats op 25 april 2026, toen het schip met 24 bemanningsleden, waaronder 17 Indiërs, nabij de haven van Shinas in Oman voer. De tanker, samen met andere schepen, werd onderschept door de Iraanse kustwacht, die waarschuwingsschoten afvuurde. Bij het incident raakten drie bemanningsleden gewond, waaronder twee Indiërs en een Egyptenaar. De Indiase Directie-Generaal voor de Scheepvaart verklaarde dat er geen dodelijke slachtoffers waren en dat alle bemanningsleden aan boord van het schip ongedeerd waren. (Timsen, 29-4-2026).

EAN SPIR, IMO 9298818, Oil Products Tanker, 22.184 GT, 35.187 DWT, 3-9-2004 opgeleverd als MAERSK RADIANT. 3-2011 herdoopt REVEL. 7-2018 herdoopt BLUE COMMANDER. 20-2-2026 verkocht aan onbekende koper, vlag: Comoros (FALSE), 2-2026 herdoopt EAN SPIR.

Drie schepen staken de Straat van Hormuz over.

Op 21 april 2026 zijn drie schepen de Straat van Hormuz overgestoken, terwijl de blokkades van de VS en Iran van kracht bleven. De SHOJA 2 (IMO 8318075) voer door de straat en bereikte de Golf van Oman. Het schip bevond zich in de wateren voor de kust van Khor Fakkan. De andere twee schepen hadden geen duidelijke banden met Iran. De LIAN STAR (IMO 9072692) stak de straat over en voer in zuidoostelijke richting langs de Iraanse kustlijn in de Golf van Oman. De EAN SPIR, voorheen BLUE COMMANDER geheten en zonder bekende eigenaar, begon in noordoostelijke richting te varen vanuit de wateren bij Ras Al-Khaimah, alvorens zuidwaarts de Golf van Oman in te varen, met Shinas in Oman als bestemming. (Timsen, 21-4-2026).

GALAXY LEADER, IMO 9237307, Vehicles Carrier, 48.710 GT, 17.127 DWT, 2002 opgeleverd als GALAXY LEADER aan Galaxy Maritime Ltd., Bahamas Douglas, (Isle of Man), in beheer bij Ray Car Carriers Ltd., Douglas, Isle of Man en Stamco Ship Management Co. Ltd., Piraeus voor N.Y.K. 19-11-2023 Total-Loss

verklaard nadat het door Houthis-terroristen is beslag is genomen. (Foto: Kees Bustraan†, 17-6-2011, Willemstad).



Nominaties voor de dapperheidsprijs

De kapitein en bemanning van de GALAXY LEADER, die meer dan een jaar door Houthis-terroristen werden vastgehouden, zijn genomineerd voor de hoogste onderscheiding voor moed in de scheepvaart. De nominatie van Lyubomir Chaney en zijn bemanning voor de IMO-onderscheiding voor uitzonderlijke moed op zee maakt deel uit van een lijst met opmerkelijke daden van moed van zeevarenden tijdens de Rode Zee-crisis in 2024. De mannen uit Bulgarije, de Filipijnen, Oekraïne, Mexico en Roemenië werden in januari 2025 vrijgelaten, nadat de start van een vredesakkoord met Gaza de spanningen in de regio kortstondig had verminderd en de Houthis-campagne tot stilstand had gebracht.

Andere genomineerden op de lijst van zestig personen zijn onder meer kapitein Dimitrios Flouris en zijn bemanning van de sleepboot AIGAION PELAGOS, die vanuit Griekenland zijn voorgedragen. Zij speelden een cruciale rol in de operatie om ruwe olie te bergen van de brandende Suezmaxtanker SOUNION, die een lading Iraakse olie vanuit Basra vervoerde toen deze op 21 augustus 2024 voor de kust van Hodeidah werd aangevallen. Nadat de bemanning het schip had verlaten, brachten Houthis-strijders explosieven tot ontploffing op het dek, hetgeen de vrees voor een milieuramp aanwakkerde. De lading werd pas drie maanden later geborgen.

Ook genomineerd waren kapitein Sharad Sinsunwal en de bemanning van het Indiase oorlogsschip INS KOLKATA. Het schip was betrokken bij de redding van de overlevende bemanningsleden van de Houthis-raketaanval op de TRUE CONFIDENCE. Zij werden uit zee gehaald en aan boord van het oorlogsschip medisch behandeld. Het schip was ook betrokken bij de redding van 17 bemanningsleden die vier maanden lang gegijzeld waren van de RUEN, die was gekaapt door Somalische piraten. De KOLKATA omsingelde het schip in een 40 uur durende operatie en dwong alle 35 piraten in maart 2024 tot overgave. De nominaties worden nu beoordeeld door een panel onder leiding van IMO-secretaris-generaal Arsenio Dominguez, waarna ze worden voorgelegd aan een jury. De winnaars worden later dit jaar bekendgemaakt. (Timsen, 16-5-2025).

Gekaapt schip doelwit van luchtaanval

Het Israëlijs leger (IDF) heeft in de nacht van 6 op 7 juli een reeks grootschalige luchtaanvallen uitgevoerd op doelen die onder controle stonden van de Houthis in Jemen. Het leger richtte zich op belangrijke militaire installaties van de Houthis in de havens van Hodeidah, Ras Isa en Salif, evenals op de energiecentrale van Ras Kanatib.

Een van de doelwitten was de GALAXY LEADER. De 25 bemanningsleden van het schip, waaronder 17 Filipino's, 2 Mexicanen, 2 Bulgaren, 3 Oekraïners en 1 Roemeen, werden ruim een jaar gegijzeld voordat ze op 22 januari werden vrijgelaten. De Houthis hadden een radarsysteem geïnstalleerd op de GALAXY LEADER, die voor anker lag bij Ras Isa. Het schip werd gebruikt om maritieme activiteiten in internationale wateren te monitoren en operationele planning voor terroristische activiteiten te ondersteunen. Er is nog geen informatie beschikbaar over slachtoffers of de omvang van de schade veroorzaakt door de luchtaanvallen. (Timsen, 7-7-2025).

Op 30 april 2026 werden foto's gepubliceerd van de toestand van de GALAXY LEADER op een strand in Jemen. De achtersteven van het transportschip was onder water, terwijl de boeg naar de hemel wees, wat duidelijk aantoonde dat het schip vol water stond. Op de achtergrond waren andere schepen te zien.

De authenticiteit van de beelden kon niet direct worden geverifieerd, maar het gedeeltelijk gezonken autotransportschip is vanuit verschillende hoeken gefotografeerd en is ook te zien op videobeelden. Zowel Israëlijs als Amerikaanse vliegtuigen hebben het schip aangevallen, dat naar verluidt door de Houthis werd gebruikt om scheepvaartverkeer in de Rode Zee te monitoren. Het was niet duidelijk of de aanvallen

de oorzaak waren van het gedeeltelijke zinken van het schip. De GALAXY LEADER werd geëxploiteerd door de Japanse rederij Nippon Yusen en is eigendom van Galaxy Maritime Ltd., dat gedeeltelijk in Israëlische handen is. (Timsen, 1-5-2026).



MSC FRANCESCA, IMO 9401116, Container Ship, 131.771 GT, 64.192 NT, 174.897 DWT, 22-12-2008 opgeleverd door Hyundai Samho Heavy Industries Co. Ltd. (S344) als MSC FRANCESCA aan Kangiles Seas Corp., Panama (3FXI), in beheer bij Mediterranean Shipping Co., Genève en Mediterranean Shipping Co. S.r.l., Piano di Sorrento NA, Italië. (Foto: Henk de Winde, 19-8-2021).

EUPHORIA, IMO 9235828, Container Ship, 25.375 GT, 33.807 DWT, 20-12-2002 opgeleverd door Aker MTW Werft GmbH (015) als CAP FERRATO aan "Buxcontact" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. K.G., Duitsland, in beheer bij N.S.B. 1-2003 vlag: Liberia. 6-2005 vlag: Duitsland. 5-2007 vlag: Portugal (Madeira). 6-2011 herdoopt BUXCONTACT. 2006 herdoopt APL OSAKA. 2008 herdoopt CMA CGM PACIFICO. 24-2-2023 verkocht aan Unicorn Marine Ltd., 2-2023 vlag: Panama (3E2308), in beheer bij Tehama Shipping Services. Dubai. 16-10-2024 in beheer bij Tehama Shipping Services, Dubai en Ascension Ship Management & OP Co., Dubai, herdoopt EUPHORIA.

Containerschepen beschoten in de Straat van Hormuz

Op 22 april 2026 om 06:55 uur Griekse tijd werd het containerschip EPAMINONDAS (IMO: 9153862, zie P&O NEDLLOYD EOTTERDAM) zonder waarschuwing beschoten door een kanonneerboot van de Iraanse Revolutionaire Garde (IRGC). De aanval veroorzaakte aanzienlijke schade aan de brug van het schip, ongeveer 15 zeemijl ten noordoosten van Oman in de Straat van Hormuz. De kanonneerboot naderde het schip en opende het vuur, ondanks het ontbreken van VHF-contact. Er werden geen branden of milieuschade gemeld. Alle bemanningsleden zouden ongedeerd zijn. Het containerschip was eerder op de hoogte gesteld van een eventuele toestemming om de straat te passeren. De autoriteiten onderzochten nu de authenticiteit van het bericht over de doorvaartvergunning, inclusief de vraag of deze mogelijk frauduleus was. Het schip werd in beslag genomen en zou naar Iran worden overgebracht.

De UKMTO heeft ook een melding ontvangen van een incident op acht zeemijl ten westen van Iran. De EUPHORIA werd beschoten op ongeveer acht zeemijl ten westen van Iran om 6:38 UTC. Het schip was om 01:10 UTC begonnen aan de doorvaart door de Straat van Hormuz, met Jeddah als bestemming. De bemanning is ongedeerd gebleven. Er is geen schade aan het schip gemeld.

Op 22 april werd ook een derde schip aangevallen tijdens een poging om de zeestraat te passeren. De UKMTO was op de hoogte van de hoge activiteit in de zeestraat en moedigde schepen aan om verdachte activiteiten te melden.

Op 22 april werd ook een derde schip aangevallen, de MSC FRANCESCA (IMO: 9401116), dat probeerde de zeestraat te passeren. Het schip bevond zich op ongeveer zes zeemijl van de Iraanse kust en voer zuidwaarts de Golf van Oman uit. Het containerschip werd door de Revolutionaire Garde (IRGC) gesignaleerd en kreeg de opdracht voor anker te gaan. Het schip meldde schade aan de romp en de accommodatie. Het schip werd in beslag genomen en zou naar Iran worden gebracht.

De UKMTO was op de hoogte van de hoge activiteit in de zeestraat en moedigde schepen aan om verdachte activiteiten te melden. (Timsen, 22-4-2026).

Bemanningsleden op gekaapt schip maakt het goed.

De Montenegrijnse bemanningsleden aan boord van de MSC FRANCESCA, die door Iran in de Straat van Hormuz in beslag werd genomen wegens het overtreden van regelgeving en een poging om de Straat van Hormuz "heimelijk te verlaten", maakten het goed. Radullovic verklaarde op 23 april dat

vertegenwoordigers van het Ministerie van Scheepvaart contact hadden met de kapitein van de MSC FRANCESCA, een Montenegrijnse burger, en dat hij had bevestigd dat iedereen aan boord veilig en in stabiele toestand verkeerde. Het schip lag voor anker op negen mijl van de Iraanse kust. De onderhandelingen tussen MSC en Iran verliepen voorspoedig. Het Ministerie van Buitenlandse Zaken was op de hoogte van de ontwikkelingen en stond ook in contact met de rederij. Het Panamese Ministerie van Buitenlandse Zaken kondigde aan dat de MSC FRANCESCA "met geweld" naar Iraanse wateren was verplaatst. Panama beschuldigde Iran van schending van het internationaal recht en noemde de actie een "ernstige aanval op de maritieme veiligheid" en een "onnodige escalatie" van de spanningen. Volgens een verklaring van de Islamitische Revolutionaire Garde werden de MSC FRANCESCA en de EPAMINONDAS aangehouden omdat ze probeerden de Straat van Hormuz "in het geheim" en "zonder toestemming" te verlaten, en omdat ze "meerdere overtredingen hadden begaan en navigatiehulpmiddelen hadden gemanipuleerd, waardoor de maritieme veiligheid in gevaar werd gebracht". De Iraanse marine maakte bekend dat de schepen naar Iraanse territoriale wateren zijn overgebracht voor inspectie van hun lading en documenten. (Timsen, 24-4-2026).

IDEMITSU MARU, IMO 9334210, Crude Oil Tanker VLCC, 159.991 GT, 300.433 DWT, 30-11-2007 opgeleverd door Ishikawajima (Kure) (3219) als IDEMITSU MARU aan Shinwa, vlag: Panama (3ENL6), in beheer bij NS United Kaiun Kaisha Ltd. en Idemitsu Tanker Co. Ltd. 8-1-2018 verkocht aan Apollo Tanker Corp., Panama, in beheer bij Idemitsu Tanker Co. Ltd.

De IDEMITSU MARU is succesvol de Straat van Hormuz overgestoken, na op 17 april 2026 te zijn vertrokken uit de ankerplaats Ras Tanura. De tanker, met 2 miljoen vaten ruwe olie aan boord, lag sinds eind februari in Saoedi-Arabië. De doorvaart werd door marktdeelnemers als belangrijk beschouwd, aangezien Japanse reders historisch gezien een zeer voorzichtige houding aannemen ten aanzien van regionale veiligheidsrisico's. Deze reis is dan ook een opmerkelijk signaal van gematigd vertrouwen. (Timsen, 28-4-2026).

OCEAN THUNDER, IMO 9416422, Crude Oil Tanker, 84.908 GT, 164.772 DWT, 6-5-2009 opgeleverd als CRUDE GAMMA aan Metrostar Management Corp. 5-2009 vlag: Griekenland. 5-2009 vlag: Noorwegen (NIS). 6-10-2009 in beheer bij Awilco Technical Services AS, 9-2009 herdoopt WILSKY. 12-2010 vlag: Malta. 22-1-2014 verkocht aan Ridgebury Whiskey LLC, 1-2014 vlag: Marshall Islands, in beheer bij Heidmar Inc., 1-2014 herdoopt RIDGEBURY JOHN ZIPSER. 2-6-2023 verkocht aan Ocean Thunder Navigation Ltd., 6-2023 vlag: Liberia, in beheer bij Denizcilik ve Gemi, 6-2023 herdoopt OCEAN THUNDER. 2-2024 vlag: Panama (3E5246), 23-2-2024 in beheer bij Onn Denizcilik ve Danismanlik.

Op 5 april 2026 mocht de OCEAN THUNDER ongehinderd de Straat van Hormuz passeren. De tanker bevond zich in de Golf van Oman, onderweg van Ras Tanura naar Dubai, geladen met één miljoen vaten ruwe olie uit Irak. Iran beschreef de tanker als varende onder Portugese vlag, terwijl deze in werkelijkheid onder Griekse, Liberiaanse, Maltese, Noorse en zelfs Marshalleilanden-vlaggen heeft gevaren voordat het schip in Panama werd geregistreerd.



SANMAR HERALD, IMO 9330563, Crude Oil Tanker VLCC, 159.027 GT, 320.475 DWT, 10-9-2007 opgeleverd als ASTRO CANOPUS aan Destijl Shipping Corp., Griekenland, in beheer bij Maran Tankers Management Inc. 8-2009 herdoopt MARAN CANOPUS. 15-7-2025 verkocht aan SSL Shipping Ltd., India (ATEJ2), in beheer bij Sanmar Shipping Ltd., 7-2025 herdoopt SANMAR HERALD. (Foto: Hannes van Rijn, 26-8-2015, Europort).

Drie koopvaardijsschepen aangevallen in de Straat van Hormuz.

De Britse maritieme handelsdienst (UKMTO) meldde op 18 april 2026 incidenten met betrekking tot de maritieme veiligheid waarbij drie schepen in de Straat van Hormuz betrokken waren. Er vielen geen slachtoffers en alle bemanningsleden aan boord van de schepen zijn ongedeerd.

Het eerste incident werd gemeld om 09:20 UTC, ongeveer 20 zeemijl ten noordoosten van Oman in de Straat van Hormuz, toen de kapitein van de SANMAR HERALD, met ongeveer twee miljoen vaten ruwe olie aan boord, meldde dat hij werd benaderd door twee kanonneerboten die gelieerd waren aan de Islamitische Revolutionaire Garde (IRGC), op ongeveer 20-25 zeemijl ten noordwesten van Oman. De schepen maakten geen contact via de VHF-radio voordat ze het vuur openden.

De Iraanse regering had de SANMAR HERALD al toestemming gegeven om door te vliegen. Een noodoproep van een bemanningslid werd afgeluisterd: "Jullie gaven me toestemming om te gaan... Jullie schieten nul!" "Laat me teruggaan!"

Tijdens het telefoongesprek sprak de bemanning over de marinenaam van de Revolutionaire Garde, de SEPAH-MARINE. De tanker keerde om en zette koers naar het westen. Er werden geen gewonden of schade gemeld.

Om 11:25 UTC werd een containerschip, dat zich 25 zeemijl ten noordoosten van Oman bevond, geraakt door een onbekend projectiel, waardoor enkele containers beschadigd raakten. Het incident veroorzaakte geen branden of milieuschade in de regio.

Het derde incident vond plaats rond 12:08 UTC, drie zeemijlen voor de kust van Oman. De bulkcarrier JAG ARNAV (IMO 9705354, India, 2015, Bulk, 43.007 GT, 81.732 DWT) meldde een plons in de buurt van het schip te hebben gezien, waarna het schip ook omkeerde. In reactie hierop ontmoette de Indiase minister van Buitenlandse Zaken, Vikram Misri, de Iraanse ambassadeur in New Delhi en bracht hij zijn diepe bezorgdheid over de incidenten over. (Timsen, 19-4-2026).

SARV SHAKTI, IMO 9350599, LPG Tanker, 47.276 GT, 54.784 DWT, 17-7-2008 opgeleverd als MARAN GAS VERGINA aan Uno Shipping Ltd., Griekenland, in beheer bij Maran Gas Maritime Inc. 2008 verkocht aan Avance Gas 7 Inc., Malta, in beheer bij Maran Gas Maritime Inc., 7-2008 herdoopt PROVIDENCE. 7-2012 herdoopt VERGINA GAS. 2014 vlag: Marshall Islands (V7FO9). 16-5-2022 verkocht aan Foregas Shipping LLC, Marshall Islands, in beheer bij Foresight Group Services Ltd. en Wilhelmsen Ship Management Sdn. Bhd. 28-10-2024 verkocht aan Zhe Yin Shan Zhou No 4 Tianjin, Marshall Islands, in beheer bij Foresight Group Services Ltd. en Wilhelmsen Ship Management Sdn. Bhd.

De SARV SHAKTI, geladen met ongeveer 45.000 ton LPG, leek op 2 mei 2026 de Golf van Oman binnen te varen na langs de Iraanse eilanden Larak en Qeshm te zijn gevaren. De gastanker heeft eerder al tussen de Perzische Golf en Indiase havens gevaren en via de radio laten weten dat ze op weg was naar India en een Indiase bemanning aan boord had. Het staatsbedrijf Indian Oil Corporation stond vermeld als de koper van de lading. (Timsen, 19-4-2026).

STREAM, IMO 9569633, Crude Oil Tanker VLCC, 164.796 GT, 317.534 DWT, 15-3-2013 opgeleverd door Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai (1223) als SONATA aan NITC (National Iranian Tanker Co.), Tanzania. 8-2013 herdoopt FORTUN. 8-2014 herdoopt STREAM. 2-2019 vlag: Iran (EPJE6). 9-2024 verkocht aan Angel Shipping Ltd., Iran.

Amerikaanse troepen blokkeerden tanker

De Amerikaanse marine heeft de tanker STREAM op 26 april 2026 de doorgang naar een Iraanse haven ontzegd. Dit is de meest recente actie in het kader van de door Washington ingestelde maritieme sancties. De geleide-raketdestroyer USS RAFAEL PERALTA (DDG 115) greep in en blokkeerde de tanker nadat deze probeerde richting Iran te varen. De autoriteiten hebben geen verdere details verstrekt en de locatie van het incident niet bekendgemaakt. (Timsen, 29-4-2026).

TIFANI, IMO 9273337, Crude Oil Tanker VLCC, 156.967 GT, 299.999 DWT, 4-4-2003 opgeleverd als ZBUNGA KASTURI. 6-2020 herdoopt AMFITRITI. 10-2020 herdoopt ANAHI. 3-8-2022 verkocht aan World Crew Provider N.V., Paramaribo, Suriname, vlag: Kameroen, 8-2022 herdoopt TIFANI. 9-2022 vlag: onbekend. 9-2024 vlag: Panama. 18-12-2024 in beheer bij Ensa Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai, India. 1-2025 vlag: Palau. 7-2025 vlag: onbekend.

De Amerikaanse marine heeft een gesanctioneerde tanker tot stilstand gebracht.

In de nacht van 20 april 2026 heeft het Amerikaanse leger de TIFANI, onderweg van Dongjiakou naar Singapore, doorzocht. Het schip was gesanctioneerd voor het smokkelen van Iraanse ruwe olie. De doorzoeking vond plaats in de Indo-Pacifische regio. De TIFANI werd tegengehouden in de Golf van Bengalen, tussen Sri Lanka en Indonesië.

Amerikaanse mariniers enteren een VLCC met sancties in de Indische Oceaan. De tanker vervoerde ongeveer twee miljoen vaten ruwe olie, geladen bij Kharg Island eerder in april. De tanker passeerde Dondra Head op 19 april en voer op 20 april Zuidoost-Aziatische wateren binnen. Op 21 april voer het schip met een snelheid van ongeveer zes knopen.

De interceptie vond plaats binnen het verantwoordelijkheidsgebied van US INDOPACOM.

INDOPACOM is het Amerikaanse Indo-Pacifische Commando, verantwoordelijk voor de Indische Oceaan, de Stille Oceaan en de omliggende gebieden.

In het verleden heeft de TIFANI onder verschillende vlaggen gevaren, waaronder die van Maleisië, Saint Kitts en Nevis, Tanzania, Kameroen, Panama en Palau. De huidige vlag staat vermeld als "onbekend". Toen het Pentagon aankondigde dat zijn troepen aan boord van het schip waren gegaan, noemde het schip "staatloos". (Timsen, 21-4-2026).

TOUSKA, IMO 9328900, Container Ship. 54.851 GT, 66.432 DWT, 29-4-2008 opgeleverd als IRAN SAHAND aan Thirteenth Ocean GmbH & Co. K.G., Malta, in beheer bij Iran Shipping Lines en V Ships Germany GmbH & Co. 4-2008 herdoopt SAHAND. 27-5-2009 in beheer bij Hanseatic Trade Trust & Shipping en Iran Shipping Lines. 9-1-2010 in beheer bij Hanseatic Trade Trust & Shipping en Maritime Gesellschaft. 4-2010 vlag: Duitsland. 19-7-2010 in beheer bij Hanseatic Trade Trust & Shipping. 2-2011 vlag: Malta. 4-2012 vlag: Sierra Leone. 4-2012 herdoopt ADALIA. 9-2012 verkocht aan Mosakhar Darya Shipping Co., Teheran-Iran (EPBS4), 9-2012 in beheer bij Rahbaran Omid Darya Ship Management, Teheran, 9-2012 herdoopt TOUSKA.

Containerschip beschadigd en in beslag genomen door de Amerikaanse marine.

Het Amerikaanse leger heeft de TOUSKA in beslag genomen. Het schip was onderweg van Port Klang naar Bandar Abbas en probeerde op 19 april 2026 een Amerikaanse blokkade bij de Straat van Hormuz te omzeilen. De Amerikaanse torpedobootjager SPRUANCE had de TOUSKA gewaarschuwd te stoppen in de Golf van Oman, nabij de grens met Pakistan, maar het schip negeerde dit bevel. Het schip voer met een snelheid van 17 knopen over de Arabische Zee.

Nadat de bemanning van de TOUSKA zes uur lang herhaaldelijk had gewaarschuwd, gaf de SPRUANCE het schip opdracht de machinekamer te evacueren. De torpedobootjager schakelde de voortstuwing van de TOUSKA uit door meerdere schoten af te vuren met het 5-inch MK 45 kanon van de torpedobootjager op de machinekamer. Amerikaanse mariniers van de 31e Marine Expeditionary Unit enterden later het schip, dat zich nog steeds in Amerikaanse hechtenis bevindt. Het schip stond onder sancties van het Amerikaanse ministerie van Financiën vanwege eerdere illegale activiteiten sinds 2020. Het laatste AIS-sigitaal toonde de TOUSKA op positie 24.41 NB en 061.10 OL. Het Iraanse militaire hoofdkwartier veroordeelde de inbeslagname als "gewapende maritieme piraterij" en beloofde een snelle reactie. (Timsen, 20-4-2026).

China ontkende elke connectie met TOUSKA

China heeft ontkend enige connectie te hebben met de TOUSKA, die naar verluidt geladen was met chemicaliën die gebruikt worden voor de productie van raketwapens.

Er werd beweerd dat het in beslag genomen schip onderweg was van China naar Iran en chemische ladingen vervoerde voor de productie van raketten, en dat het herhaaldelijk had geweigerd te stoppen. Het Chinese ministerie van Buitenlandse Zaken verklaarde dat het door de VS in beslag genomen schip een buitenlands containerschip was. China verwierp elke valse associatie en speculatie. (Timsen, 23-4-2026).

De VS hebben zes van de 28 bemanningsleden vrijgelaten

Zes Iraanse bemanningsleden van de TOUSKA, die op 19 april door de Amerikaanse marine in de Golf van Oman werd aangehouden, zijn vrijgelaten en op 29 april in Iran aangekomen. De overige 22 bemanningsleden bevonden zich nog aan boord van het schip, dat door de USS SPRUANCE onklaar was gemaakt door schoten in de machinekamer tijdens een zes uur durende confrontatie. Iran veroordeelde de inbeslagname als piraterij en beschuldigde de VS van schending van het internationale zeerecht. (Timsen, 15-2026).



ANGRA STAR, IMO 9051026, General Cargo Ship, 8.801 GT, 11.274 DWT, 6-2-1992 te water, 6-1994 opgeleverd door EMAQ-Verolme, EMAQ Shipyard, Rio de Janeiro (410) als FROTABELEM aan Frota Amazonica S.A., Belem-Brazilië (PQAE). 2001 verkocht aan Frota Oceanica e Amazonica S.A., Belem-Brazilië, herdoopt FROTA BELEM. 8-2009 herdoopt LOG-IN BELEM. 12-2010 herdoopt ANGRA STAR. 26-10-2011 in beheer bij Logstar Navegacao S.A., Rio de Janeiro.

Gezonken te Rio de Janeiro

Het vrachtschip ANGRA STAR, dat door de eigenaar in de baai van Guanabara bij Rio de Janeiro was achtergelaten, begon op 17 of 18 september 2013 te zinken, nadat het maandenlang onbemand voor anker had gelegen. Volgens AIS-gegevens lag het schip sinds 10 februari 2012 voor anker. Lokale media melden dat de eigenaar van het schip failliet is gegaan en dat 21 schepen van de rederij FROTA OCEANICA E AMAZONICA S/A voor anker liggen in het gebied van Guanabara. Reddingswerkers vonden zo'n 200 ton brandstof aan boord. Het schip zinkt met de achtersteven naar beneden, zoals te zien is op de foto's. De politie vermoedt dat plundersers de problemen van het schip nog verergeren door non-ferro onderdelen uit de machinekamer te stelen. De autoriteiten hebben verklaard dat het schip geborgen zal worden, maar dat de veiligheid van het schip op de lange termijn niet gegarandeerd kan worden. (Timsen, 20-9-2013).

Brandstof uit verlaten schip moet worden verwijderd.

Op 18 september kondigde de kapitein van de Braziliaanse haven- en milieuautoriteiten aan dat de brandstof in de ANGRA STAR zou worden afgetapt nadat het schip gedeeltelijk was gezonken in de baai van Guanabara, voor de kust van Rio de Janeiro. Het schip zou later vlotgetrokken worden. Het aftappen van de brandstof zou echter enkele dagen duren. Het schip lag onbeheerd voor de haven, zonder veiligheidsbord, waardoor dieven koperen doppen in de machinekamer konden verwijderen, met als gevolg dat de tanks zich met water vulden. De eigenaar, Frota Oceânica e Amazônica S/A, werd door de autoriteiten op de hoogte gesteld, maar ondernam geen maatregelen om brandstoflekage te voorkomen of het schip vlot te trekken. Op 17 september werden drijvende schermen rond het schip geplaatst om een olielek te voorkomen. Naar schatting bevond zich 150 ton olie-watmengsel in het schip. Daarnaast was er een afgesloten tank met een opslagcapaciteit van 90 ton olie. Transpetro, het Instituto Estadual do Ambiente (Inea) en Camorim Serviços Marítimos werkten aan een wrakverwijderingsplan. (Timsen, 20-9-2013).

Berging van half gezonken schip voltooid

Op de middag van 27 september werd de stabilisatie van de "ANGRA STAR" in de baai van Guanabary voltooid. De bergingsoperatie kostte naar schatting meer dan 3 miljoen dollar. Voor de operatie waren 60 manschappen en 24 uur per dag draaiende zuigpompen nodig, evenals honderden meters aan opvang- en absorptiebarrières voor het transport en de opvang van olie. Het ministerie van Milieu (SEA) en het Instituto Estadual do Ambiente (INEA) ondersteunden de reddingsoperatie. 150 ton oliehoudend water en 6 ton zout water werden uit het schip verwijderd. Frota Oceânica e Amazônica S/A, de failliete eigenaar van het schip, werd door de havenautoriteit en het Instituto Estadual do Ambiente (INEA) gesommeerd zich te houden aan de milieuwetgeving en -normen voor de scheepvaart en de veiligheid van het schip en de bescherming van het ecosysteem van de baai te waarborgen. Bij niet-naleving riskeert het bedrijf een dagelijkse boete van maximaal 4 miljoen dollar en een boete van maximaal 50 miljoen dollar in geval van verlies van het schip, dat sinds februari zonder bemanning lag. Sindsdien zijn olievaten geplunderd en navigatie-instrumenten beschadigd.

Frota Oceânica e Amazônica S/A heeft nog drie schepen in de baai van Guanabara liggen: de RIO, RECIFE en JARI. Deze schepen bevinden zich alle drie in een vergelijkbare situatie: ze zijn aan de kant gezet vanwege een geschil tussen de eigenaar en de Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES). Na een inspectie van de gestrande "Rio" concludeerde de havenautoriteit dat het schip geen direct risico op zinken vormde. De RECIFE en JARI lagen afgemeerd zonder risico op ongelukken. (Timsen, 4-5-2026).

ARCTIC METAGAZ, IMO 9243148 (NB-338).

Spooktanker drijft nog steeds rond

De situatie rond de ARCTIC METAGAZ verslechterde aanzienlijk in het centrale Middellandse Zeegebied. De laatst bekende positie van het schip was net voor de kust van Cyrenaica, ten noorden van Benghazi en Al Marj, te midden van een krachtige zuidoostelijke 'Sirocco'-wind. Meteorologische visualisaties tonen een sterke wind met windstoten van meer dan 20 knopen en een overeenkomstige toename van de golfhoogte. Onder deze omstandigheden werd de mechanische belasting op de sleepdraad kritiek. De primaire sleepeenheid, de MARIDIVE 701, was gedwongen los te gooien of heeft de sleepdraad gebroken. De tanker werd naar het noordwesten gedreven, weg van de oostelijke Libische kustlijn, maar richting open water en belangrijke commerciële scheepvaartroutes in de Golf van Sirte. De tanker dreef op 17 april rond positie 34.0 NB en 20.03 OL, terwijl de sleepboot MARIDIVE 701 het schip in de gaten hield, aangezien de weersomstandigheden moeilijk bleven. (Timsen, 17-4-2026).

Tanker weer stuurloos

De ARCTIC METAGAZ was op 23 april opnieuw niet onder controle (NUC) en dreef stuurloos rond. De sleepkabel was op de middag van 22 april opnieuw gebroken als gevolg van de zware weersomstandigheden. De assisterende sleepboot MARIDIVE 701 had de locatie officieel verlaten en voer in westzuidwestelijke richting vanwege eigen technische problemen, waardoor de tanker volledig onbegeleid achterbleef op positie 33.60 NB en 020.02 OL, ongeveer 120 mijl ten noorden van Benghazi. De Libische autoriteiten hebben een dringende waarschuwing uitgegeven aan alle schepen om een veiligheidsradius van 5 mijl aan te houden. (Timsen, 23-4-2026).

De ARCTISCHE METAGAZ, acht mijl uit de Libische kust

De ARCTIC METAGAZ werd op 29 april gelokaliseerd in positie 32.25 NB en 020.08 OL, ongeveer acht mijl ten noordwesten van Daryanah en 18 mijl ten noordnoordoosten van Benghazi. De havensleepboot JULYANA 2 (IMO 1066013, Damen Workboats B.V., St. Vincent and Grenadines (J8B6806), 5-12-2025 opgeleverd, 308 GT, 5.168 EPK, 3.804 kW) is teruggekeerd naar de haven, waardoor het spookschip opnieuw zonder hulp achterblijft. De lokale autoriteiten lijken hun technische mogelijkheden te hebben uitgeput. Zonder onmiddellijke internationale interventie werd het risico dat het wrak aan de grond zou lopen in de ondiepe kustwateren van de regio Cyrenaica steeds groter. (Timsen, 30-4-2026).

BELUGA RECOMMENDATION, IMO 9277292 (NB-119), 25-10-2005 opgeleverd door Bodewes Volharding Shipyards B.V. (552) als BELUGA RECOMMENDATION aan Beluga Shipping G.m.b.H., vlag: Duitsland, 26-10-2005 vertrokken voor de eerste reis naar Bremen, 31-10-2005 te Rotterdam. 13-3-2011 in beheer bij Hammonia Reederei GmbH & Co. K.G., 3-2011 herdoopt HR RECOMMENDATION.



10-2011 vlag: Liberia (D5AH3). 31-7-2013 verkocht aan Hammonia Recommendation Nova, Liberia, in beheer bij Hammonia Reederei GmbH & Co. K.G. 6-8-2015 verkocht aan MPP Portfolio Iii Schiffahrts, Liberia, in beheer bij Hammonia Reederei GmbH & Co. K.G. 6-2016 herdoopt INDUSTRIAL RUBY. 29-4-2022 verkocht aan MS "Hammonia Ruby 2.0" GmbH & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Hammonia Reederei GmbH & Co. K.G. 24-4-2026 in de Waalhaven herdoopt OCEAN7 RUBY. (Foto: Jan van den Bos†, 17-6-2006, Hoek van Holland).

CAFFA, IMO 9143611 (NB-338), General Cargo Ship, 2.914 GT, 4.337 DWT, 1997 opgeleverd door Krasnoye Sormovo Shipyard, Nizhniy Novgorod als NIKOLAY SMELYAKOV. 7-3-2012 in beheer bij Inok Shipping N.V., Antwerpen. 5-2003 herdoopt UFA. 12-9-2022 verkocht aan Idan Shipping LLC, Rusland. 12-2022 herdoopt VETLUGA. 9-6-2025 verkocht aan Caffa Shipping Ltd., La Ciotat, Mont Fleuri, Mahe Island Seychelles, vlag: Guinea (FALSE) (3X2107), 6-2025 herdoopt CAFFA. 6-3-2026 door de Zweedse kustwacht geënterd, omdat het schip ervan verdacht werd deel uit te maken van de Russische schaduwvloot, 7-3-2026 te Trelleborg, bij inspectie ernstige gebreken vastgesteld en een vaarverbod ingesteld. De Russische kapitein van dit schip vast gezet op verdenking van een vals document, een misdrijf.

Kapitein vrijgelaten, detentie voortgezet

De kapitein van de CAFFA is vrijgelaten, omdat de verdenkingen tegen hem zijn ingetrokken. De man was aangehouden op verdenking van het gebruik van een vals document, een misdrijf. De officier van justitie was van mening dat de gebruikte documenten vals waren, waaronder de documenten die bevestigden dat het schip onder de vlag van Guinee voer. Dit bleek onder meer uit contacten met andere landen en organisaties in het buitenland. De kapitein verklaarde dat hij niet wist dat de documenten vals waren. Na uitgebreid onderzoek oordeelde hoofdofficier van justitie Adrien Combier-Hogg dat de beschuldiging niet kon worden weerlegd. Hij heeft daarom de aanhouding opgeheven en de verdenking tegen de Russische staatsburger laten vallen. Het schip bleef voor anker liggen bij Trelleborg. Het Agentschap voor de Transport had eerder een vaarverbod voor het schip uitgevaardigd, omdat er naast het vermoeden van staatloosheid nog diverse andere problemen waren geconstateerd. Het schip vertoonde gebreken op het gebied van zeewaardigheid, ballastwaterbeheer, bilgewaterbeheersingssysteem en veiligheidsvoorzieningen. Het feit dat de verdenkingen tegen de kapitein zijn ingetrokken, heeft geen invloed op het uitgevaardigde vaarverbod. Wat betreft de SEA OWL 1, die in de buurt voor anker lag, waren er aanwijzingen dat de bemanning werkte aan het verhelpen van de gebreken om verder te kunnen varen. Zweden heeft, samen met andere Europese landen, de druk op de Russische schaduwvloot in Europa opgevoerd. Verschillende schepen zijn geënterd, ook door Frankrijk en België. (Timsen, 22-4-2026).

De CAFFA officieel in beslag genomen

Zweden heeft de CAFFA officieel in beslag genomen op verzoek van een buitenlandse staat die juridische bijstand zocht. De beschuldigingen dat het schip gestolen Oekraïens graan vervoerde en onder een valse vlag voer, hebben geleid tot een uitgebreid internationaal onderzoek. De autoriteiten verklaarden dat het schip, dat op weg was naar Sint-Petersburg in Rusland, onder een valse Guineese vlag voer en dat er sterk bewijs was dat het illegaal vanuit Oekraïne gesmokkeld graan vervoerde. Een van de elf bemanningsleden is aangeklaagd voor overtredingen van de maritieme regels en de voorschriften voor scheepsveiligheid, met name het gebruik van vervalste documenten. De meerderheid van de bemanning zou Russische staatsburgers zijn. De CAFFA blijft in Zweedse bewaring totdat het onderzoek is afgerond en een rechter een definitief vonnis heeft uitgesproken. De uiteindelijke uitspraak zal bepalen of het schip wordt teruggegeven aan het verzoekende land. (Timsen, 30-4-2026).



JIN HUI, IMO 9430272, Chemical/Oil Products Tanker, 29.169 GT, 46.105 DWT, 8-2009 opgeleverd als ALPINE ETERNITY aan South Maritime Pte. Ltd., vlag: Singapore. 15-5-2019 verkocht aan GH Prod VII LLC, 5-2019 vlag: Marshall Islands, in beheer bij Celsius Shipping A.p.S., Kopenhagen en Fleet Management Ltd., 5-2019 herdoopt CELSIUS ROSKILDE. 5-10-2023 verkocht aan Azure Shipping Ltd., 10-2023 vlag: Liberia, in beheer bij Huaxu Shipping Ltd. en Synergy Denmark A/S, 10-2023 herdoopt YI BAO. 6-2024 vlag: Panama, 28-6-2024 in beheer bij Huaxu Shipping Ltd. en Seasafe Shipping Co. Ltd., 6-2024 herdoopt JIN HUI. 18-12-2025 verkocht aan onbekende koper, 12-2025 vlag: onbekend. 3-2026 vlag: Syrië (A8SR3). (Foto CELSIUS ROSKILDE: Captain Peter, 24-10-2020, Mississippi River, USA).

Vermoedelijke Russische schaduwtanker in beslag genomen voor de kust van Trelleborg

Op 3 mei 2026 om 14.00 uur nam de Zweedse kustwacht de tanker JIN HUI in beslag in de Oostzee. De tanker werd verdacht deel uit te maken van de Russische schaduww vloot, de meest recente in een reeks soortgelijke acties die de Russische autoriteiten de afgelopen maanden hebben uitgevoerd. De kustwacht en de politie enterden het onder Syrische vlag varende schip in Zweedse territoriale wateren ten zuiden van Trelleborg en startten een voorlopig onderzoek naar een gebrek aan zeewaardigheid. De kustwacht vermoedde dat het schip onder een valse vlag voer, gezien een aantal onregelmatigheden met betrekking tot de vlagstatus, en daarom niet voldeed aan de eisen voor zeewaardigheid zoals vastgelegd in internationale regelgeving en overeenkomsten. Het schip, waarvan de bestemming onduidelijk was en dat vermoedelijk geen lading vervoerde, stond op verschillende sanctielijsten, waaronder die van de Europese Unie en Groot-Brittannië.

De inscheping verliep rustig en volgens plan. Het schip ankerde op positie 55.20 NB en 013.03 OL. Aan boord van de tanker bevonden zich nu medewerkers van de kustwacht die een onderzoek naar een vermoedelijk misdrijf waren gestart. Het vooronderzoek, dat eerder die dag door de kustwacht was ingezet, werd nu geleid door de officier van justitie. (Timsen, 4-5-2026).

MERSIN, IMO 9428683 (NB-334), 29.924 GT, 50.122 DWT, 22-4-2009 opgeleverd als ADAMAS I aan Adamas Trading S.A., Panama. 4-2009 herdoopt NAVIG8 ADAMAS. 11-2011 herdoopt ADAMAS I. 22-5-2024 verkocht aan Mersin Shipping Inc., Panama (3FPR5), in beheer bij Besiktas Likid Tasimacilik Denizcilik Ticaret AS, Istanbul, 5-2024 herdoopt MERSIN. 2025 te Taman Russische olie geladen, 21-8-2025 vertrokken van Taman naar Dakar. 27-11-2025 voor de kust van Senegal aangevallen door Oekraïense drones, lag op drie mijl van Djkar met ondergelopen machinekamer en het achterschip in de grond, met slagzij naar bakboord, in positie 14.36 NB en 017.17 WL.

De juridische procedure is nog steeds gaande nadat de beschadigde tanker zijn lading heeft gelost.

Na de explosies op 27 november 2025 voor de kust van Dakar is de zaak rond de MERSIN in de loop der maanden uitgegroeid tot een complex geheel, verweven met juridische onzekerheden, economische rivaliteit en geopolitieke verdenkingen. Ondanks de onduidelijkheid over de identiteit van het schip en de eigenaar, werd besloten de lossing in Senegal toe te staan. Ondertussen liepen de rechtszaken nog, zonder definitieve uitkomst. Verschillende partijen claimden het eigendom van het schip, terwijl er al commerciële transacties hadden plaatsgevonden met ongeveer 28.000 ton dieselbrandstof. Dit riep vragen op over de traceerbaarheid van het product en de rechtmatigheid van de uitgevoerde activiteiten in een context van spanningen in de energievoorziening. De affaire benadrukte de structurele uitdagingen met betrekking tot energiebeheer, transparantie en de economische soevereiniteit van Afrikaanse staten in het licht van steeds complexere energiestromen. (Timsen, 13-4-2026).

PANORMITIS, IMO 9445021, Bulk Carrier, 17.018 GT, 28.358 DWT, 27-2-2008 opgeleverd als LAKE DANY aan Salter Shipping S.A., Panama, in beheer bij First Marine Service Co. Ltd. 27-2-2008 Salter Shipping S.A., Panama. 3-2022 vlag: Liberia. 10-2023 vlag: Panama (3E6061). 10-2023 herdoopt PANORMITIS. 22-11-2023 verkocht aan Reyamar Shipholding S.A., Panama, in beheer bij Royal Maritime Inc.

Israëlische importeur annuleerde lading tarwe uit bezet Oekraïens gebied

De Israëlische importeur Zenziper Grains and Feedstuffs Importers Ltd. heeft een lading van circa 25.000 ton tarwe en gerst, ter waarde van ongeveer 7 miljoen dollar, die aan boord van de PANORMITIS werd vervoerd, geannuleerd. De reden hiervoor is dat er bezorgdheid bestaat dat het graan afkomstig zou kunnen zijn uit bezet Oekraïens gebied. Het schip is inmiddels uit Haifa vertrokken en is op zoek naar een andere koper.

Oekraïne waarschuwt al maanden voor graan dat vanuit bezette gebieden wordt weggevoerd en via complexe logistieke systemen – gemengde lading, omgeleide schepen, stille overdrachten – op de wereldmarkt wordt gebracht. Zodra kopers beginnen te aarzelen, heeft dat gevolgen voor de hele keten: handelaren stellen meer vragen, havens worden strenger gecontroleerd en deals worden moeilijker te sluiten. (Timsen, 30-4-2026).



SPARTA, IMO 9268710 (NB-326), Ro-Ro Cargo Ship, 8.831 GT, 6.785 DWT, 2003 opgeleverd als SCAN BRASIL. 12-2008 herdoopt HYUNDAI BUFFALO. 3-2010 herdoopt SCAN BRASIL. 12-2010 herdoopt HC PAULINA. 2016 verkocht van 'HC Paulina' Schiffahrts GmbH & Co. K.G., Antigua and Barbuda aan Sparta Marine & Assets GmbH, 8-2016 vlag: Belize, 8-2016 herdoopt SPARTA. 11-2019 verkocht aan SC-South LLC, Rusland (UCPH). (Foto: Kees Bustraan†, 26-5-2015, Willemstad, Curaçao).

Een konvooi van de Russische schaduwvloot is door de Straat van Dover gevaren.

Een Russisch schaduwkonvooi voer op 18 april door het Kanaal, bestaande uit de fregat ADMIRAL KASATONOV (Project 22350) en de bevoorradingstanker AKADEMIK PASHIN, samen met de GENERAL SKOPELEV en de SPARTA. Ze voltooiden met succes een zuidelijke doorvaart door de Straat van Dover, op weg naar de Middellandse Zee.

In een opvallende actie om de olie-inkomsten en strategische activa te beschermen, bood het fregat nauwe begeleiding aan de koopvaardij schepen. De begeleiding door oorlogsschepen werd gezien als een directe reactie op de sancties, om de veilige doorgang te garanderen van middelen die het aanhoudende conflict in Oekraïne financieren. Het konvooi werd gevolgd door het Britse RFA-schip TIDEFORCE en via AIS/visuele surveillance door maritieme waarnemers in de gaten gehouden terwijl het zich een van 's werelds drukste scheepvaartroutes doorvoerde. (Timsen, 26-4-2026).

Russisch konvooi maskeert positie door AIS-spoofing

Een Russisch marinelogistiek konvooi dat ten zuiden van Italië opereerde, probeerde zijn werkelijke positie te verbergen door AIS-gegevens te vervalsen. Na twee dagen van AIS-stilte verscheen de GENERAL SKOBELEV plotseling weer, met signalen ten noordwesten van Estland. Satellietbeelden toonden het konvooi echter duidelijk tussen Italië en Malta op 3 mei, waarmee een opzettelijke poging tot misleiding werd blootgelegd. Deze positie was direct in tegenspraak met eerdere trackinggegevens. Satellietbeelden die

ongeveer op hetzelfde tijdstip werden genomen, toonden geen schip op de opgegeven locatie in de Oostzee. In plaats daarvan was het konvooi ten zuiden van Malta zichtbaar.

Naast de tanker bestond de groep uit het fregat ADMIRAL FLOTA KASATONOV, de SPARTA en de bevoorradingstanker AKADEMIK PASHIN. De samenstelling van het konvooi suggereerde een gecoördineerde logistieke beweging in plaats van een simpele doorvaart. De aanwezigheid van zowel brandstof- als bevoorradingsmiddelen, samen met een moderne escorte, wees op langdurige operaties in plaats van een korte overtocht.

In deze context dient AIS-spoofing het doel om verwarring te zaaien, de identificatie te vertragen en de transparantie van de monitoring te verminderen.

De samenstelling van de groep en de gevolgde route suggereerden dat het om een gecoördineerde logistieke missie ging, mogelijk op weg naar Syrië.

Konvooien van dit type werden in het verleden ingezet ter ondersteuning van Russische operaties in Syrië. De aanwezigheid van een moderne escorte, in dit geval de ADMIRAL KASATONOV, versterkte het idee van een gevoelige of strategisch belangrijke verplaatsing. (Timsen, 5-5-2026).

WARRIOR SPIRIT, IMO 9293129, Crude Oil Tanker, 81.076 GT, 159.155 DWT, gebouwd voor SOVCOMFLOT, 13-6-2005 opgeleverd als SM MONT BLANC aan Cape Bastia Tankschiffahrts, vlag: Duitsland (Columbia Shipmanagement). 6-2005 vlag: Marshall Islands, 6-2005 vlag: Duitsland, 6-2005 herdoopt CAPE BASTIA. 11-2019 vlag: Marshall Islands, 11-2019 herdoopt BASTIA. 5-2020 in beheer bij CMB.Tech N.V. 30-9-2020 verkocht aan Seven Islands Shipping Ltd., 9-2020 vlag: India, 9-2020 herdoopt CONCORD. 9-7-2025 verkocht aan Arabic International Group Ltd., 7-2025 vlag: Panama, 7-2025 herdoopt WARRIOR SPIRIT. 11-2025 vlag: Comoros (D6A4240). 29-4-2026 van Primorsk naar Korfez, Turkije, 17-5-2026 ETA te Korfez.

Russische schaduwtanker vaart door de Fehmarn-gordel.

Op 1 mei 2026 voer de WARRIOR SPIRIT, onderdeel van de Russische schaduwvloot, door de Fehmarn-gordel, onderweg van Primorsk met een lading olie naar Korfez. De verwachte aankomsttijd was 17 mei. Het schip werd geëscorteerd door de Russische korvet STAVROPOL. De patrouilleboot ESCHWEGE van de Duitse federale politie hield de doorvaart in de gaten. (Timsen, 4-5-2026).



AGENDA

- 15 mei, vrijdag, 19:00 – 22:00 uur, Moonlight Cruise met s.s. FURIE t.g.v. 110 jarig bestaan
- 16 mei, zaterdag, 10:00 – 16:00 uur, Maassluis Ahoi! Locatie: Buitenhaven Maassluis, maritieme activiteiten en opening van het vaarseizoen <https://www.ervaarmaassluis.nl>
- 6 juni 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum <https://www.zeehavenmuseum.nl/maritieme-ruilbeurs/>
- 13 juni 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 4 september t/m zondag 6 september 2026, Wereldhavendagen te Rotterdam
- 5 september 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum
- 12 september 2026, zaterdag 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 18 september 2026, vrijdag, 20:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen. Mark van Dongen, CCO van Boluda, op de rol met een presentatie over dit toonaangevende sleepvaartbedrijf.
- 30 september t/m 4 oktober Furieade te Maassluis. Zaterdag 3 oktober 2026 braderie aan de haven, rondvaarten enz.
- 3 oktober 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum
- 10 oktober 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 7 november 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum
- 14 november 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 21 november 2026, zaterdag, 14:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen. Thijs v.d. Jagt, projectmanager Boskalis / SMIT Salvage (onder voorbehoud).
- 5 december 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum
- 2 januari 2027, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum
- 9 januari 2027, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 16 januari 2027, zaterdag, 14:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen.

VERWACHTE CRUISESCHEPEN



9-5-2026 MEIN SCHIFF 2, IMO 9783576 (MAIDEN CALL), Cruise Terminal, zaterdag, 07:00 - 18:00.
10-5-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
16-5-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 07:00 - 15:00 uur.
18-5-2026 SEADREAM II (MAIDEN CALL), IMO 8203440, Cruise Terminal, maandag, 13:00 - 23:55 uur.
21-5-2026 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
22-5-2026 ARCADIA, IMO 9226906, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 07:00 - 19:00 uur.
24-5-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
28-5-2026 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam donderdag, 07:00 - 19:00
30-5-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
31-5-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
4-6-2026 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
6-6-2026 HANSEATIC SPIRIT, IMO 9857640, Cruise Terminal Rotterdam zaterdag, 20:00 - 06:00 uur.
6-6-2026 MEIN SCHIFF 3, IMO 9641730, Cruise Terminal Rotterdam zaterdag, 08:00 - 18:00 uur.
7-6-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
13-6-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
18-6-2026 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
21-6-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
27-6-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
28-6-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
30-6-2026 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam dinsdag, 07:00 - 19:00 uur.
1-7-2026 MAJESTIC PRINCESS (MAIDEN CALL), IMO 9614141, CTR, woensdag, 08:00 - 21:00 uur.
2-7-2026 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
5-7-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
9-7-2026 CRYSTAL SERENITY (MAIDEN CALL), IMO 9243667, CTR, donderdag, 08:00 - 18:00 uur.
11-7-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
12-7-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
16-7-2026 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
22-7-2026 CELEBRITY APEX, IMO 9838383, Cruise Terminal Rotterdam woensdag, 07:00 - 15:00 uur..
25-7-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
26-7-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
28-7-2026 DISNEY DREAM, IMO 9434254, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 10:30 - 19:30 uur.
30-7-2026 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
2-8-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
4-8-2026 ZUIDERDAM, IMO 9221279, Cruise Terminal Rotterdam dinsdag, 07:00 - 16:00 uur.
9-8-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
13-8-2026 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
15-8-2026 DISNEY DREAM, IMO 9434254, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 10:30 - 21:30 uur.
16-8-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
22-8-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
27-8-2026 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
29-8-2026 LIBERTY OF THE SEAS (MAIDEN CALL), IMO 9330032, CTR, zaterdag, 11:00 - 23:00 uur.
30-8-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur
3-9-2026 SEVEN SEAS VOYAGER, IMO 9247144, Cruise Terminal, donderdag, 07:00 - 16:00 uur.
28-9-2026 NORWEGIAN SKY, IMO 9128532, Cruise Terminal Rotterdam maandag, 14:00 - 20:00 uur.
10-9-2026 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
11-9-2026 MEIN SCHIFF 3, IMO 9641730, Cruise Terminal Rotterdam vrijdag, 08:00 - 18:00 uur.
7-10-2026 MSC MAGNIFICA, IMO 9387085, Cruise Terminal Rotterdam woensdag, 11:00 - 20:00 uur.
30-10-2026, MEIN SCHIFF RELAX (MAIDEN CALL), IMO 9862657, CTR, vrijdag, 07:00 - 18:00 uur.

Info: Cruiseport Rotterdam



Cruiseschepen in het Midden-Oosten (NB-337)

Vanwege de aanvallen door Iran in onder andere de Verenigde Arabische Emiraten hebben cruisereederijen maatregelen genomen voor hun cruiseschepen die daar momenteel varen. Zes cruiseschepen lagen stil in de regio. Het gaat om:

Celestyal Cruises: De Griekse rederij had de CELESTYAL DISCOVERY en CELESTYAL JOURNEY in het Midden-Oosten. Beide schepen blijven aan de kade, in Dubai respectievelijk in Doha.

CELESTYAL DISCOVERY, 17-4-2026 vertrokken naar Kusadasi. CELESTYAL JOURNEY, 18-4-2026 vertrokken.



TUI Cruises

MEIN SCHIFF 4 lag te Abu Dhabi, MEIN SCHIFF 5 te Doha (Qatar).

De Cruiseschepen MEIN SCHIFF 4 en de MEIN SCHIFF 5 van TUI Cruises hebben de Oriënt met succes verlaten en zijn momenteel op weg naar de Middellandse Zee. Beide schepen hervatten hun cruises vanaf half mei 2026. Momenteel zetten ze koers naar Kaapstad.

Tegen deze achtergrond kunnen de oorspronkelijk geannuleerde reizen van de MEIN SCHIFF 4 vanaf 17 mei 2026 vanuit Triëst en van de MEIN SCHIFF 5 vanaf 15 mei 2026 vanuit Heraklion (Kreta) nu toch zoals gepland doorgaan.

Wybcke Meier, CEO van TUI Cruises: "De afgelopen weken hebben ons allemaal voor buitengewone uitdagingen gesteld. Mijn bijzondere dank gaat uit naar onze kapiteins, de bemanningen en alle teams aan boord en aan wal, die met grote professionaliteit, voorzichtigheid en inzet hebben bijgedragen aan het overwinnen van deze situatie. Des te meer verheugen wij ons erop dat we nu snel weer terugkeren naar de reguliere bedrijfsvoering en onze gehele vloot zoals gepland kunnen inzetten. Dat we onze gasten de geannuleerde reizen nu toch kunnen aanbieden, getuigt van de samenhang en de slagkracht van TUI Cruises." (Bron: Cruisereiziger, 20 april 2026. Foto MEIN SCHIFF 4: Pieter Inpijn, 9-9-2019, Belfast).

MEIN SCHIFF 4, 18 april 2026 vertrokken naar Cape Town, 29 april 2026 te Cape Town, 30 april 2026 vertrokken van Cape Town.

MEIN SCHIFF 5, 17 april 2026 vertrokken naar Cape Town, 30 april 2026 van Cape Town naar Gibraltar, 11 mei 2026 ETA te Gibraltar.

MSC Cruises, de MSC EURIBIA bleef aan de kade te Dubai en was volledig operationeel voor de gasten. MSC EURIBIA vertrok 17 april en arriveerde 30 april 2026 te Valletta.

Aroya Cruises, Ook een schip van Aroya Cruises, de AROYA, lag stil te Dubai. 17 april 2026 vertrokken naar Djeddah.



HONDIUS, IMO 9818709 (NB-268), Passenger (Cruise) Ship, 11-12-2017 kiel gelegd bij Brodosplit Shipyard, Slipway #2 onder bouwnummer 484, 10-6-2018 te water gelaten, 23-5-2019 opgeleverd als HONDIUS aan Polar Expeditions Inc., Vlissingen, roepsein PCEP, in beheer bij Polar Expeditions Inc., Vlissingen en Quark Expeditions Inc., Seattle WA. 6.300 GT. 107,60 x 17,60 x . x 5,300 meter. 174 passagiers in 82 hutten. 4.200 kW, 2 x ABC. 15 kn. 23-5-2019 vertrokken van Split naar Vlissingen, 1-6-2019 ETA te Vlissingen. 31-5-2019 op de Quarleshaven te Vlissingen, Sloe. 3-6-2019 vertrokken van Vlissingen naar Aberdeen en vandaar op haar eerste cruise naar Spitsbergen. 19-3-2020 i.v.m. corona vertrokken van Ushuaia, Argentinië, 20-4-2020 gearriveerd te Hansweert. 12-10-2021 in de vaart. 27-4-2026 van Georgetown naar Praia, Cape Verde, 4-5-2026 te Praia, Cape Verde.

Drie passagiers overleden na uitbraak van hantavirus

Drie mensen zijn overleden na een vermoedelijke uitbraak van het hantavirus aan boord van de HONDIUS, onderweg van Ushuaia naar de Kaapverdische eilanden.

Volgens de WHO is tot nu toe één geval van hantavirusinfectie laboratoriumbevestigd, terwijl de andere vijf als verdachte gevallen werden beschouwd. Er waren ongeveer 150 passagiers uit verschillende landen aan boord. Het eerste dodelijke slachtoffer was een 70-jarige Nederlandse passagier die ziek werd met koorts, hoofdpijn, buikpijn en diarree en overleed bij aankomst op Sint-Helena. Zijn 69-jarige vrouw werd ook ziek aan boord en zakte in elkaar op de luchthaven OR Tambo in Johannesburg tijdens de terugreis naar Nederland. Ze overleed in een ziekenhuis in Johannesburg. Het derde dodelijke slachtoffer viel terwijl hij nog aan boord van het schip was.

Een patiënt die op de intensive care in Johannesburg werd behandeld, was een 69-jarige Britse staatsburger. Hij werd ziek tussen St. Helena en Ascension en werd via een ziekenhuis op Ascension naar Zuid-Afrika overgebracht. Zijn laboratoriumtest op hantavirus was positief.

Tot op heden is deze hantavirusinfectie laboratoriumbevestigd en waren er vijf andere verdachte gevallen. Twee bemanningsleden werden aan boord van het schip medisch behandeld. De WHO ondersteunde de medische evacuatie van twee bemanningsleden met symptomen die zich op de avond van 3 mei nog aan boord van de 'Hondius' bevonden.

Er werden gedetailleerde onderzoeken uitgevoerd, waaronder verder laboratoriumonderzoek en epidemiologisch onderzoek. Passagiers en bemanningsleden kregen medische zorg en ondersteuning. Ook de sequentiebepaling van het virus was gaande. De WHO faciliteerde de coördinatie tussen de lidstaten en de rederij voor de medische evacuatie van twee passagiers met symptomen, evenals een volledige risicobeoordeling voor de volksgezondheid en ondersteuning voor de overige passagiers aan boord. De lidstaten hadden hun nationale contactpersonen op de hoogte gesteld conform de Internationale Gezondheidsreglementen en er zou een nieuwsbericht over de uitbraak voor het publiek worden uitgegeven. (Timsen, 4-5-2026).

Operationele update van Oceanwide Expeditions: Medische situatie aan boord van Hondius

Rederij Oceanwide Expeditions heeft een operationele update vrijgegeven over de virusuitbraak aan boord van expeditieschip HONDIUS:

“Oceanwide Expeditions heeft momenteel te maken met een ernstige medische situatie aan boord van het schip m/v HONDIUS, dat zich voor de kust van Kaapverdië bevindt.

Tijdens deze reis zijn drie passagiers overleden. Daarnaast wordt één passagier momenteel op de intensive care in Johannesburg behandeld en hebben twee bemanningsleden aan boord dringende medische zorg nodig.

Op 3 mei 2026 om 23:00 uur CET was er nog geen toestemming van de Kaapverdise autoriteiten gegeven om gasten die medische zorg nodig hebben van boord te laten gaan of om te helpen bij medische screening. Lokale gezondheidsautoriteiten hebben het schip bezocht om de toestand van de twee personen met symptomen te beoordelen. Zij moeten nog een besluit nemen over de overplaatsing van deze personen naar medische zorg in Kaapverdië. De prioriteit van Oceanwide Expeditions is ervoor te zorgen dat de twee personen met symptomen aan boord adequate en snelle medische zorg ontvangen.

De Nederlandse autoriteiten hebben toegezegd het voortouw te nemen bij het organiseren van de repatriëring van de twee personen met symptomen aan boord van de m/v HONDIUS van Kaapverdië naar Nederland. Het is ook de bedoeling dat het stoffelijk overschot van de overledene bij deze repatriëring wordt meegenomen, samen met een gast die nauw verbonden was met de overledene. Deze persoon vertoont geen symptomen. Deze repatriëring is afhankelijk van vele factoren, waaronder de toestemming en ondersteuning van de lokale Kaapverdise gezondheidsautoriteiten voor de overbrenging van personen die medische zorg nodig hebben vanaf de m/v HONDIUS.

We staan in nauw contact met de direct betrokkenen en hun families en bieden waar mogelijk ondersteuning.

De gezondheid en veiligheid van alle passagiers en bemanningsleden heeft onze hoogste prioriteit. Oceanwide Expeditions werkt nauw samen met lokale en internationale autoriteiten, waaronder de WHO, het RIVM, relevante ambassades en het Nederlandse Ministerie van Buitenlandse Zaken. Het van boord gaan en de medische screening van alle gasten vereisen afstemming met lokale gezondheidsautoriteiten, en we zijn hierover in nauw overleg met hen.

We zijn momenteel bezig met het in kaart brengen van alle feiten en werken aan passende medische zorg, screening en de volgende stappen. We zullen een nieuwe update geven zodra er meer informatie beschikbaar is." (Oceanwide via Cruisereiziger, 4 mei 2026).

Cruiseschip vastgelopen voor de kust van Kaapverdië, Duitser onder de slachtoffers

Nederland zal de repatriëring leiden van twee zieke bemanningsleden aan boord van de HONDIUS, die dringend medische zorg nodig hadden. De Nederlandse cruisemaatschappij Oceanwide Expeditions maakte dit bekend op de avond van 3 mei.

De bemanningsleden, een Brit en een Nederlander, kampten met ademhalingsproblemen; de een had ernstige symptomen, de ander milde. De bron van de infectie was in beide gevallen onduidelijk en het hantavirus is nog niet bevestigd.

De Kaapverdise autoriteiten hebben nog geen toestemming gegeven om mensen van boord te laten gaan voor medische hulp. Medisch personeel is echter wel aan boord gegaan om de toestand van de patiënten te beoordelen. De repatriëring hing af van diverse factoren, waaronder de toestemming en steun van de lokale Kaapverdise gezondheidsautoriteiten voor het transport van personen die medische zorg nodig hebben. Daarnaast was het de bedoeling om het lichaam van een van de overleden passagiers, samen met een naaste familielid, terug te brengen naar Nederland. Deze persoon vertoonde geen symptomen van ziekte. Oceanwide Expeditions onderhield nauw contact met de direct betrokkenen en hun families en bood waar mogelijk ondersteuning. De Nederlandse rederij werkte samen met lokale en internationale instanties, waaronder de WHO, het RIVM, relevante ambassades en het Nederlandse Ministerie van Buitenlandse Zaken (BuZa), die bevestigden dat een Nederlandse staatsburger aan boord ziek werd en medio april overleed tijdens de reis van Ushuaia naar Kaapverdië. Een tweede Nederlandse staatsburger, die ook ziek werd, werd overgebracht naar Zuid-Afrika, waar hij overleed. Het betrof een 70-jarige man en zijn 69-jarige vrouw. De verblijfplaats van de lichamen van deze Nederlandse staatsburgers is onbekend bij het ministerie van Buitenlandse Zaken. Het ministerie meldde dat de passagiers is verzocht in hun hutten te blijven. Het was onduidelijk of er een quarantainemaatregel van kracht was. Op 4 mei lag het schip nog steeds voor anker op positie 14.54 NB en 023.3 WL.

De eilandstaat Kaapverdië heeft de "Hondius" tot nu toe de toestemming geweigerd om aan te meren in de haven van de hoofdstad Praia. De lokale gezondheidsautoriteiten verklaarden dat alle noodzakelijke veiligheidsmaatregelen werden genomen, waaronder voorbereidingen voor een mogelijke medische evacuatie van patiënten.

Zeven van de 88 passagiers waren Duitse staatsburgers. Er was ook één Duits bemanningslid aan boord. De rederij onderzocht nu of het schip, met in totaal 149 mensen aan boord uit 23 landen, de reis naar de Canarische Eilanden kon voortzetten en of de passagiers in Tenerife of Las Palmas van boord konden gaan. (Timsen, 4-5-2026).

Spaanse autoriteiten bereiden zich voor op een mogelijke terugkomst van een besmet cruiseschip

De Spaanse gezondheidsautoriteiten hielden het schip nauwlettend in de gaten in afwachting van de mogelijke aankomst van de HONDIUS op de Canarische Eilanden. Het schip overwoog aan te meren in Las Palmas de Gran Canaria of Santa Cruz de Tenerife, nadat Kaapverdië de toegang had geweigerd vanwege "nationale openbare veiligheid".



Volgens de Nederlandse rederij Oceanwide Expeditions, eigenaar van het schip, waren er bijna 150 mensen van 23 nationaliteiten aan boord, waaronder 14 Spanjaarden – 13 passagiers en één bemanningslid. Het bedrijf bevestigde ook dat, na de sterfgevallen en de overplaatsing van een passagier naar Zuid-Afrika voor behandeling op een intensive care-afdeling, er momenteel twee bemanningsleden met acute ademhalingsproblemen zijn, een milde en een ernstige, die dringend medische hulp nodig hebben. Het cruiseschip vertrok op 20 maart vanuit Ushuaia en voer langs het Antarctische vasteland, de Falklandeilanden, Zuid-Georgië, Nightingale Island, Tristan da Cunha, Sint-Helena en Ascension Island, voordat het op 3 mei de Kaapverdische wateren bereikte.

In afwachting van een mogelijke tussenstop van het schip dat getroffen is door de hantavirusuitbraak op de Canarische Eilanden, coördineerde de Spaanse Buitenlandse Gezondheidsdienst al de respons met diverse nationale en internationale organisaties. Deze contacten maken deel uit van het mechanisme dat is geactiveerd door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Er worden overlegsessies gehouden met de Subdirectie Buitenlandse Gezondheid van het Ministerie van Volksgezondheid en met het Centrum voor Coördinatie van Gezondheidsalarmen en Noodsituaties om de te volgen procedure te bepalen, mocht een tussenstop op de Canarische Eilanden noodzakelijk zijn.

Wat betreft de mogelijke oorsprong van de uitbraak, benadrukken bronnen binnen het Ministerie van Volksgezondheid dat de huidige gegevens erop wijzen dat de besmetting aan boord van het schip heeft plaatsgevonden. Het hantavirus wordt voornamelijk overgedragen via rattenuitwerpselen in gebieden waar het virus voorkomt. Het gebied waar de overledenen werden aangetroffen, is een gebied waar ratten met het hantavirus leven. Het kan echter niet worden uitgesloten dat sommigen aan boord van het schip door ratten zijn besmet, of dat de arts besmet is geraakt door nauw contact met een van de overledenen.

Hoewel de overdracht voornamelijk zoönotisch is – verspreiding van dieren op mensen – wijst de geschiedenis van de regio Amerika op overdracht van mens tot mens, vooral in verband met het Andesvirus, met gedocumenteerde uitbraken in Argentinië en Chili in contexten van nauw en langdurig contact.

In dit geval is het zeer waarschijnlijk dat een besmet persoon aan boord van het schip is gegaan en het virus heeft overgedragen op de rest van de bemanning. Er bestaan varianten van het virus die van persoon tot persoon kunnen worden overgedragen, en dat gebeurt via ademhalingsdruppels. Een afgesloten ruimte, zoals dit schip, wordt daardoor een risicovolle omgeving.

Het werd aannemelijk geacht dat er sprake was van een besmet persoon, een passagier of bemanningslid, en dat dat de oorspronkelijke bron was.

Er werd geadviseerd om passagiers niet naar buiten te laten gaan, maar hen in quarantaine op het schip te houden. Degenen die symptomen vertoonden die overeenkwamen met de ziekte, moesten van boord worden gehaald en naar een ziekenhuis worden gebracht, waar ze in een isolatiekamer zouden worden opgenomen. Ze hebben niet alleen isolatie nodig, maar vooral een IC-bed. De fatale vorm gaat gepaard met ernstige longschade, en als er geen beatmung wordt toegepast, overlijdt de patiënt. Er is momenteel geen specifieke behandeling en geen vaccin beschikbaar, hoewel er wel onderzoek naar wordt gedaan. Het virus kent twee verschijningsvormen: een Amerikaanse, die ernstiger is, en een Europese, die minder ernstig is. In dit geval wees alles erop dat het om de Amerikaanse variant ging. (Timsen, 5-5-2026. Afbeeldingen: resp. Cruisereiziger en Oceanwide). 10-5-2016 ETA Canarische Eilanden.

Norwegian Cruise Line bereikt bouwmijspaal met tewaterlating van NORWEGIAN AURA

De bouw van een van de grootste schepen van Norwegian Cruise Line heeft een belangrijke mijlpaal bereikt. Op de werf van Fincantieri in Monfalcone vond onlangs de tewaterlating plaats van de nieuwe Norwegian Aura. De constructie van de romp is daarmee afgerond.

De tewaterlating betekent de overgang naar de volgende bouwfase, waarin het interieur verder wordt afgebouwd. Volgens maritieme traditie werden tijdens een ceremonie twee munten in de romp gelast, als symbool voor geluk en een veilige reis voor toekomstige passagiers en bemanning.



Grootste schip in de vloot

Met een lengte van bijna 345 meter en een bruto tonnage van ongeveer 170.000 wordt Norwegian Aura het grootste schip in de vloot van NCL tot nu toe. Het schip is circa 10% groter dan zusterschip NORWEGIAN AURA en norwegian luna en biedt plaats aan ongeveer 3.880 passagiers (op basis van dubbele bezetting), verdeeld over ruim 1.970 hutten.

De nieuwe aanwinst bouwt voort op het ontwerp van de Prima-klasse, maar introduceert tegelijkertijd diverse nieuwe concepten gericht op een bredere doelgroep, met name gezinnen en multigenerationele reizigers.

Nieuwe faciliteiten en buitenruimtes

Centraal in het ontwerp staat Ocean Heights, een nieuw openlucht activiteitencomplex dat fungeert als ontmoetingsplek voor alle leeftijden. Hier komen onder meer meerdere waterglijbanen, waaronder duellerende glijbanen en een raft slide voor meerdere personen. Ook worden een touwenparcours, klimwand en een speelpaviljoen met kermis spellen toegevoegd. In de avond transformeert dit gebied tot een sfeervolle ontmoetingsplek met licht- en projectie-effecten.

Daarnaast krijgt het schip een uitgebreid pooldeck dat ruim 20% groter is dan bij eerdere schepen in deze klasse, met extra zitplaatsen, een extra whirlpool en speciale zones voor gezinnen, waaronder een Kids' Aqua Park. Voor volwassenen blijft het exclusieve Vibe Beach Club beschikbaar als rustiger alternatief.

Ook de buitenpromenade, Ocean Boulevard, wordt verder uitgebreid en loopt rondom het schip met extra zitplekken en ontspanningsmogelijkheden. Voor kinderen en tieners komen er aparte zones, zoals Adventure Alley, Little Explorer's Cove en een speciale Teen Hangout.

Eerste reizen en inzet

De Norwegian Aura maakt haar debuut op 21 mei 2027 met een 7-daagse Middellandse Zee-cruise vanuit Triëst, met aanlopen in onder meer Italië en Malta. Daarna volgt een trans-Atlantische oversteek naar de Verenigde Staten.

Vanaf juni 2027 zal het schip vanuit Miami 7-daagse cruises naar het oostelijk en westelijk Caribisch gebied aanbieden. Daarbij worden ook de privébestemmingen van de rederij aangedaan, zoals Great Stirrup Cay (Bahama's) en Harvest Caye (Belize). (Bron en foto: Cruisereiziger, 16 april 2026).

In aanbouw bij Fincantieri voor de Norwegian Cruise Line

FINCANTIERI MONFALCONE 6302, IMO 9862580, Passenger (Cruise) Ship, 169.000 GT, 16-12-2019 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6302, 30-4-2027 geplande oplevering aan NCL Bahamas Ltd., Miami, FL, vlag: Bahamas.

FINCANTIERI MONFALCONE 6303, IMO 9862592, Passenger (Cruise) Ship, 169.000 GT, 16-12-2019 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6303, 30-4-2028 geplande oplevering aan NCL Bahamas Ltd. Miami, FL, vlag: Bahamas.

FINCANTIERI MONFALCONE 6386, IMO 1112109, Passenger (Cruise) Ship, 226.000 GT, 8-4-2024 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6386, 1-8-2030 geplande oplevering aan NCL Bahamas Ltd. Miami, FL, vlag: Bahamas.

FINCANTIERI MONFALCONE 6387, IMO 1112111, Passenger (Cruise) Ship, 226.000 GT, 8-4-2024 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6387, 5-8-2032 geplande oplevering aan NCL Bahamas Ltd. Miami, FL, vlag: Bahamas.

FINCANTIERI MONFALCONE 6388, IMO 1112123, Passenger (Cruise) Ship, 226.000 GT, 8-4-2024 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6388, 3-8-2034 geplande oplevering aan NCL Bahamas Ltd. Miami, FL, vlag: Bahamas.

FINCANTIERI MONFALCONE 6389, IMO 1112135, Passenger (Cruise) Ship, 226.000 GT, 8-4-2024 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6389, 7-8-2036 geplande oplevering aan NCL Bahamas Ltd. Miami, FL, vlag: Bahamas.

In aanbouw bij Fincantieri voor Aida Cruises

FINCANTIERI VENICE 6378, IMO 1144437, Passenger (Cruise) Ship, 165.000 GT, 4-2025 in bestelling onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6378, 28-2-2030 geplande oplevering aan Costa Crociere S.p.A., Genua, vlag: Malta, in beheer bij Aida Cruises, Rostock.

FINCANTIERI VENICE 6379, IMO 1144449, Passenger (Cruise) Ship, 165.000 GT, 4-2025 in bestelling onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6379, 10-12-2031 geplande oplevering aan Costa Crociere S.p.A., Genua, vlag: Malta, in beheer bij Aida Cruises, Rostock.

In aanbouw bij Fincantieri voor Carnival Corp.

FINCANTIERI MONFALCONE, IMO 9883273, Passenger (Cruise) Ship, 175.000 GT, 30-9-2026 geplande oplevering aan Carnival Corp., vlag: Bermuda, in beheer bij Princess Cruise Lines Ltd., 16-11-2021 niet opgeleverd.

FINCANTIERI MONFALCONE 6371, IMO 1096537, Passenger (Cruise) Ship, 228.500 GT, 23-7-2024 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6371, 31-7-2029 geplande oplevering aan Carnival Corp., Doral FL, vlag: Bahamas.

FINCANTIERI MONFALCONE 6372, IMO 1096549, Passenger (Cruise) Ship, 228.500 GT, 23-7-2024 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6372, 31-7-2031 geplande oplevering aan Carnival Corp., Doral FL, vlag: Bahamas.

FINCANTIERI MONFALCONE 6373, IMO 1096551, Passenger (Cruise) Ship, 228.500 GT, 23-7-2024 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6373, 30-6-2033 geplande oplevering aan Carnival Corp., Doral FL, vlag: Bahamas.

In aanbouw bij Fincantieri voor Crystal Cruises

FINCANTIERI VENICE 6376, IMO 1102702, Passenger (Cruise) Ship, 61.800 GT, 7-2024 in bestelling onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6376, 31-5-2028 geplande oplevering aan Crystal Cruises LLC, Los Angeles CA, vlag: Bahamas.

FINCANTIERI SESTRI 6377, IMO 1102714, Passenger (Cruise) Ship, 61.800 GT, 7-2024 in bestelling onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6377, 30-6-2031 geplande oplevering aan Crystal Cruises LLC, Los Angeles CA, vlag: Bahamas.

FINCANTIERI SESTRI 6395, IMO 1102726, Passenger (Cruise) Ship, 61.800 GT, 8-11-2024 in bestelling onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6395, 31-7-2032 geplande oplevering aan Crystal Cruises LLC, Los Angeles CA, vlag: Bahamas.

In aanbouw bij Fincantieri voor Four Seasons Resort

FINCANTIERI ANCONA 6365, IMO 1045071, Passenger (Cruise) Ship, 32.950 GT, 12-6-2023 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6365, 30-11-2027 geplande oplevering aan Four Seasons Resort, North Male Atoll, Maldives, vlag: Malta.

In aanbouw bij Fincantieri voor Oceania Cruises

FINCANTIERI SESTRI 6361, IMO 1036290, Passenger (Cruise) Ship, 85.900 GT, 13-4-2023 in bestelling onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6361, 30-6-2032 geplande oplevering aan Oceania Cruises Ltd., Miami FL, vlag: Marshall Islands.

FINCANTIERI SESTRI 6367, IMO 1036305, Passenger (Cruise) Ship, 85.900 GT, 10-10-2023 in bestelling onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6367, 30-9-2033 geplande oplevering aan Oceania Cruises Ltd., Miami FL, vlag: Marshall Islands.

In aanbouw bij Fincantieri voor Regent Seven Seas Cruises

FINCANTIERI SESTRI 6355, IMO 1036240, Passenger (Cruise) Ship, 76.550 GT, 10-2-2023 in bestelling onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6355, 30-7-2030 geplande oplevering aan Regent Seven Seas Cruises Inc., Miami FL, vlag: Marshall Islands.

In aanbouw bij Fincantieri voor TUI Cruises

FINCANTIERI VENICE 6314, IMO 1145182, Passenger (Cruise) Ship, 157.650 GT, 20-12-2021 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6314, 5-2-2031 geplande oplevering aan TUI Cruises GmbH, Hamburg, vlag: Malta.

FINCANTIERI VENICE 6315, IMO 1145194, Passenger (Cruise) Ship, 157.650 GT, 20-12-2021 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6315, 2-12-2032 geplande oplevering aan TUI Cruises GmbH, Hamburg, vlag: Malta.

In aanbouw bij Fincantieri voor Viking Ocean Cruises

FINCANTIERI ANCONA 6352, IMO 9852470, Passenger (Cruise) Ship, 54.300 GT, 21-12-2023 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6352, 27-5-2027 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Hamilton, vlag: Noorwegen (NIS).

FINCANTIERI ANCONA 6353, IMO 9852482, Passenger (Cruise) Ship, 54,300 GT, 21-12-2023 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6353, 30-11-2028 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Hamilton, vlag: Noorwegen (NIS).

FINCANTIERI ANCONA 6384, IMO 1107465, Passenger (Cruise) Ship, 54.300 GT, 21-6-2024 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6384, 30-11-2028 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Hamilton, vlag: Noorwegen (NIS).

FINCANTIERI ANCONA 6385, IMO 1107477, Passenger (Cruise) Ship, 54.300 GT, 21-6-2024 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6385, 30-5-2029 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Hamilton, vlag: Noorwegen (NIS).

FINCANTIERI ANCONA 6393, IMO 1122087, Passenger (Cruise) Ship, 54.300 GT, 1-5-2025 in bestelling onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6393, 30-5-2030 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Hamilton, vlag: Noorwegen (NIS).

FINCANTIERI ANCONA 6394, IMO 1122099, Passenger (Cruise) Ship, 54.300 GT, 1-5-2025 in bestelling onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6394, 29-11-2030 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Hamilton, vlag: Noorwegen (NIS).

FINCANTIERI ANCONA 6398, IMO 1122104, Passenger (Cruise) Ship, 54.300 GT, 1-5-2025 in bestelling onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6398, 30-5-2031 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Hamilton, vlag: Noorwegen (NIS).

FINCANTIERI ANCONA 6399, IMO 1122116, Passenger (Cruise) Ship, 54.300 GT, 1-5-2025 in bestelling onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6399, 29-11-2031 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Hamilton, vlag: Noorwegen (NIS).

In aanbouw bij Fincantieri

FINCANTIERI PALERMO 6362, IMO 1037282, Passenger/ Ro-Ro Ship Ship, 14.500 GT, 2.125 DWT, 9-10-2025 te water gelaten onder bouwnummer FINCANTIERI PALERMO 6362, 15-6-2026 geplande oplevering, vlag: Italië (IL9947).



Royal Caribbean bestelt twee extra Icon klasse-schepen bij Meyer Turku

Royal Caribbean heeft de bestelling bevestigd van een zesde en zevende cruiseschip in de Icon klasse-serie. De nieuwe schepen worden gebouwd door de Finse werf Meyer Turku en staan gepland voor oplevering in respectievelijk 2029 en 2030.

De order maakt deel uit van een langlopende raamovereenkomst tussen moedermaatschappij Royal Caribbean Group en Meyer Turku, waarmee de rederij verzekerd is van bouwcapaciteit tot 2036. Deze overeenkomst omvat ook het eerder aangekondigde vijfde Icon klasse-schip, dat in 2028 wordt opgeleverd.

Verdere uitbreiding van succesvolle Icon klasse

De Icon klasse vormt een belangrijke pijler binnen de groeistrategie van Royal Caribbean Group. Sinds de introductie van de eerste schepen heeft deze klasse zich ontwikkeld tot een van de meest innovatieve en succesvolle cruiseschipconcepten in de sector.

Tot nu toe zijn twee schepen in deze klasse in de vaart: ICON OF THE SEAS (2024) en STAR OF THE SEAS (2025). Het derde schip, de LEGEND OF THE SEAS, komt in juli 2026 in de vaart op de Westelijke Middellandse Zee. Daarna volgt in 2027 de HERO OF THE SEAS.

Strategisch partnerschap met Finland

Royal Caribbean Group en Meyer Turku werken al meer dan dertig jaar samen. In die periode bouwde de werf in totaal 25 schepen voor de rederij.

De samenwerking heeft ook een grote economische betekenis voor Finland. Meyer Turku en het bijbehorende leveranciersnetwerk bieden werk aan circa 13.000 mensen en dragen jaarlijks meer dan één miljard euro bij aan de Finse economie. Elk Icon klasse-schip behoort tot de grootste industriële projecten van het land. (Bron en foto: Cruisereiziger, 29 april 2026).



Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Bangladesh	Improving	460-465 / LDT	480-485 / LDT	490-495 / LDT
2	Pakistan	Firming	445-450 / LDT	465-470 / LDT	475-480 / LDT
3	India	Softening	420-425 / LDT	440-445 / LDT	450-455 / LDT
4	Turkey	Steady	270-272 / LDT	280-282 / LDT	290-292 / LDT

Slooprijzen: GMS, 4-5-2026

ANDHIKA KANISHKA, IMO 9164641, Bulk Carrier, 38.489 GT, 73.220 DWT, 1998 opgeleverd door Sumitomo Heavy Industries, Yokosuka als BUNGA SAGA TUJUH. 5-2005 herdoopt GHENT MAX. 20-1-2016 verkocht aan Andhika Samudra Internusa, Indonesië (YBGC2), 1-2016 herdoopt ANDHIKA KANISHKA. 4-2026 verkocht aan slopers (as is Indonesia, 461 USD/TO).

ASTRO BADEJO, IMO 8501892, Tug, Offshore Supply Ship, 1.004 GT, 1.425 DWT. 12-1-1989 te water, 18-5-1989 opgeleverd door MacLaren IC, Niteroi (283) als ASTRO BADEJO aan Astromaritima Navegação S.A., (PQ5038). 819 BRT, 246 NRT, 1.092 DWT. 2 x 6 cyl, 4 tew, 220 x 280, Daihatsu 6DSM-22, Ishikawajima do Brasil Estaleiros S.A., Rio de Janeiro. 26-11-2002 in beheer bij Maritima del Golfo de Mexico. 25-9-2005 in beheer bij Astromaritima Navegação S.A., Rio de Janeiro. 4-2026 gesloopt op Niteroi Scrapyard.



ASTRO BARRACUDA, IMO 9207613, Offshore Supply Ship, 1.942 GT, 614 NT, 2.970 DWT. 2-2000 opgeleverd door Atlantic Marine Inc., Jacksonville (240) als ASTRO BARRACUDA aan Astro Offshore Corp., Panama (HP9673), in beheer bij Astromaritima Navegação S.A., Rio de Janeiro. 2.850 EPK, 2.096

kW, 2 x 16 cyl, 2 tew, 230 x 254, G.M. 16-645-E7, General Motors Corp. 5-2002 vlag: Brazilië (PPOL). 4-2026 gesloopt op Niteroi Scrapyard. (Foto: Jan Plug, 18-1-2013, Tiro Field, Santos Basin).

BARGUZIN, IMO 8725644, General Cargo Ship, 2.466 GT, 3.346 DWT, 12-1985 opgeleverd door Krasnoye Sormovo, Gorkiy (086) als YAKOV VOROBYOV aan U.S.S.R. 2.466 BRT, 3.135 DWT, 1991 over aan Joint-Stock Volga Shipping Co., Rusland. 8-2012 herdoopt VOLA. 4-2014 herdoopt FOCUS. 5-2016 herdoopt CARNABY. 11-2018 herdoopt BARGUZIN. 2022 verkocht van Alletta Shipping Ltd., Palau (T8A3627) aan Goldisky Alliance Ltd., Palau. 23-5-2022 verkocht aan Gilian Holding Ltd., Palau. 9-4-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

BELFAST, IMO 8035166, General Cargo Ship. 2.491 GT, 3.100 DWT. 1982 opgeleverd als SORMOVSKIY-3006 aan U.S.S.R. 2001 verkocht aan Volgo-Don 203 Shipping Co. Ltd. 2008 vlag: Jamaica. 2009 vlag: Belize. 2-2016 verkocht aan TDL Shipping & Trading Co. Inc., Congo (Democratic Republic) (VALS), in beheer bij Mes Marine Ltd. Corp. en Adler Shipping & Marine, herdoopt BELFAST. 4-2027 vlag: Tanzania (5IM836). 1-2026 in beheer Adler Shipping & Marine. 2026 verkocht voor sloop naar Turkije. 22-4-2026 op Aliğa Anchorage.

BGP PIONEER, IMO 8709951 (NB-337), Research Vessel, 5.739 GT, 2.314 DWT, 7-1988 opgeleverd door FEAB-Marstrand, Marstrand (178) als SJOVIK aan Sjøviktral A/S, Noorwegen. 2.930 BRT, 1.100 DWT. 1990 verkocht aan Pesqueras de Atlantico Sur S.A., Argentinië, herdoopt LOBO. 1994 verkocht aan Sealord Group Ltd., New Zealand, herdoopt AORAKI. 11-2005 vlag: Panama (3EGU3), 15-12-2005 in beheer bij Maritime Management Service, U.S.A., 12-2005 herdoopt BGP PIONEER. 7-7-2006 verkocht aan BGP Geopexplorer Pte. Ltd., Panama, in beheer bij Maritime Management Service, U.S.A. 3-2014 in beheer bij Thome Offshore Management. 2015 verkocht aan BGP Inc., Panama, in beheer bij Thome Offshore Management. 25-9-2020 in beheer bij Hilong Geophysical Co. Ltd., Tianjin, China. 15-3-2024 opgelegd. 3-2026 verkocht voor sloop (as is Indonesia). 11-3-2026 verkocht aan Wantong International Group, Hong Kong, vlag: Mongolië (JVZT8). 1-5-2026 op Chittagong Anchorage, 6-5-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

BOW FAITH, IMO 9114232, 23.220 GT, 37.479 DWT, 1997 opgeleverd Kvaerner Florø, A/S, Florø (134) als BOW FAITH aan Storli Chemical Tankers AS, Noorwegen (NIS), in beheer bij Odfløll ASA. 23.197 GT, 12.176 NT, 37.479 DWT. 23-10-2019 verkocht aan Sea 108 Leasing Co. Ltd., Noorwegen (NIS), in beheer bij Odfløll Management AS. 2022 vlag: Marshall Islands (V7A5041). 28-10-2024 verkocht aan Odfløll Chemical Tankers II AS, Marshall Islands, in beheer bij Odfløll Asia II Pte. Ltd., Singapore. 4-4-2026 verkocht voor sloop. 8-4-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

CAN, IMO 1302351, Barge, 93.041 GT, 16-4-2026 gearriveerd te Chittagong met de sleepboot POSH EAGLE (IMO 9658252) om gesloopt te worden.

DISCOVERER LUANDA, IMO 9456068, Drilling Ship, 65.889 GT, 55.500 DWT, 17-3-2010 opgeleverd als DISCOVERER LUANDA aan Angola Deepwater Drilling Co., Marshall Islands, in beheer bij Transocean Offshore Deepwater. 12-6-2019 opgelegd. 25-7-2025 verkocht aan GR Shipping Pte. Ltd., 7-2025 vlag: St. Kitts and Nevis (V4ZL6), in beheer bij Super Shining Shipping Corp., 7-2025 herdoopt ANDAMAN. 2026 verkocht voor sloop naar India, door de SPM NEEL PRATAP 155 (IMO 9351828) naar Alang gesleept, 25-4-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

DOUGA, IMO 9248459, Bulk Carrier, 88.552 GT, 177.493 DWT, 2002 opgeleverd als SOUTHERN EXPLORER. 2-2029 herdoopt COUGAR. 13-10-2022 verkocht aan Jiuhe Group Co. Ltd., Panama (3E2182), in beheer bij Shenfa Group Co. Ltd., Hong Kong, 9-2022 herdoopt DOUGA. 4-2026 verkocht voor sloop.

WR-291 ESTHER JENKE, IMO 8432728, MMSI 244213000, Vissersschip, 1964 opgeleverd door Scheepswerf Smets, Hardinxveld. 31-1-1964 geregistreerd als LE-62 PIETERTJE ELIZABETH voor J. Toering, Lemmer. 49 BRT. 250 PK, N.V. Kromhout Motorenfabriek. 12-1970 verkocht aan M. Lont, Den Oever, herdoopt WR-40 SIMON JOHANNES. 26-8-1985 verkocht aan F.J. Poepjes, Harlingen (makelaar en opgelegd voor verkoop), herdoopt HA 54 VROUWE FORA. 4-1986 verkocht aan J. Tijssen, Den Oever, herdoopt WR-29 WADDENZEE. 1990 nieuwe motor: 300 PK, 221 KW, Scania. 28-2-1994 verkocht aan V.o.F. P. Tijssen, Den Oever, herdoopt WR-29 LAURINA ARIETTE. 18-1-1996 meting 57 GT. 11-2002 nieuwe motor: 300 PK, 221 KW. 30-3-2006 verkocht aan Bjorn v.d. Laan, Hippolytushoef (PFMI), herdoopt WR-291 ESTHER JENKE. 21-6-2007 explosie in de machinekamer, 2007 gerepareerd. 11-2012 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Scania. 26-1-2026 gearriveerd te Kampen om gesloopt te worden. (Info: eo-ems.de).

ETERNAL ACE, IMO 9146716 (NB-338), Bulk Carrier, 20.395 GT, 24.801 DWT, 22-5-1997 opgeleverd door K.K. Kanasashi, Toyhashi (3421) als GLOBAL DREAM aan Mi-Das Lina A.S., Panama (3FHT7). 30-11-2023 verkocht aan Eternal Glory Shipping Ltd., Panama (3FHT7), in beheer bij Jackson Shipping Safety Management Consultant Co. Ltd., Taipei City en Zhangjiagang Dongcheng Shipping, Zhangjiagang, Jiangsu, China, 12-2023 herdoopt ETERNAL ACE. 3-2026 verkocht voor sloop (as is Singapore). 16-4-2026 verkocht aan Classic Next Ltd., St. Kitts and Nevis (V4LF7), in beheer bij Nabeel Shipmanagement FZE, Sharjah, herdoopt ACE 1. 2-5-2026 aangekomen op de ankerplaats van Chittagong, 7-5-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ETERNAL JOY, IMO 9159725, Bulk Carrier, 17.377 GT, 28.799 DWT, 9-4-1997 opgeleverd als ARIES HARMONY. 8-2004 herdoopt CAPE SPENCER. 2016 verkocht aan Rich-Forever Shipping Inc., Panama (3EXL9), 8-2016 herdoopt BAO SHUN. 2020 verkocht aan Eternal Star Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Zhangjiagang Dongcheng Shipping, China, 12-2020 herdoopt ETERNAL JOY. 7-4-2026 verkocht voor sloop.

FEDERAL YAMASKA, IMO 9609665, Bulk Carrier, 24.177 GT, 37.153 DWT, 7-2023 opgeleverd als LOWLANDS BOREAS. 16-7-2018 verkocht aan Federal Cornwallis Ltd., Marshall Islands, 7-2018 herdoopt FEDERAL YAMASKA. 12-8-2025 (e) tijdens een reis van Brazilië naar Montréal, geleden met suiker, bij Verchères, Canada na motoruitval aan de grond gelopen. 16-8-2025 vlot gebracht met de sleepboten OCEAN BRAVO (IMO: 7025279), OCEAN AQUA (IMO: 9280469), OCEAN CLOVIS T (IMO: 9533036) en OCEAN SERGE GENOVIS (IMO: 9553907). 17-8-2025 te Montréal. 5-12-2025 verkocht aan Eskasoni Shipyard Ltd., Halifax. 4-2026 verkocht voor sloop aan Marine Recycling Corporation at Edwardsville, CA, herdoopt MUIN.

De FEDERAL YAMASKA is voor de laatste reis, die op 15 april 2026 om 5 uur 's ochtends begon vanuit sectie 41 in Montel met sleepbootondersteuning op weg naar de Marine Recycling Corporation in Edwardsville voor de sloop, omgedoopt tot MUIN. Bij de operatie waren vijf sleepboten betrokken, waarbij de TIM MCKEIL (IMO: 9017604) als sleepboot vooraan fungeerde en de LOIS M. (IMO: 9017616) als sleepboot achteraan tot Les Escoumins. De BEVERLY M1 (IMO: 9084047) bood extra ondersteuning. Twee sleepboten van Groupe Ocean hielpen bij het lostrekken van het schip van de kade. Rivierloodsen waren aan boord van zowel de sleep- als de sleepboot om de navigatie te begeleiden.

Het schip ligt sinds augustus 2025 in Montréal aan de grond nadat het nabij Verchères aan de grond liep. Het was op dat moment onderweg van Brazilië naar Montréal met suiker aan boord. Tijdens het incident raakte de schroef de bodem, wat aanzienlijke schade aan de hoofdmotor veroorzaakte. Op 13 augustus lukte het vijf sleepboten niet om het schip te los te trekken. Op 15 augustus werd een baggeroperatie gestart om het schip los te krijgen. Omdat de reparatiekosten onrendabel werden geacht, werd besloten het schip buiten dienst te stellen en te slopen. Na de verkoop aan Marine Recycling heeft het schip de winter stilgelegen in afwachting van geschikte omstandigheden om te worden verslept. (Timsen, 15-4-2026).

FESTIVAL, IMO 9127681, Bulk Carrier, 18.112 GT, 27.908 DWT, 22-3-1996 opgeleverd als AURORAL ACE. 2003 herdoopt FILIA. 2003 herdoopt C HARMONY. 12-2015 verkocht aan Festival Marine Co. Ltd., Panama (3EKL), in beheer bij Feng Sea Shipping Pte. Ltd., herdoopt FESTIVAL. 2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 25-4-2026 op Chittagong Anchorage, 4-5-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



FIR, MMSI:369289000, 7-1-1939 kiel gelegd, 18-5-1939 gedoopt FIR door Harriet Birta Mason en te water gelaten, 17-8-1939 opgeleverd door Moore Dry Dock Company, Oakland (194) als USCGC FIR (WAGL 212) aan United States Coast Guard (WDJ6681). Ingezet bij de Vuurtorendienst van de Amerikaanse kustwacht. 1965 geclassificeerd als Coastal Buoy Tender USCGC FIR (WLM-212). 1-10-1991 uit dienst gesteld. 30-9-2002 overgedragen aan het Liberty Maritime Museum, Sacramento. 2012 in eigendom van Curt Lind en gerestaureerd door Thomas Young. 26-5-2014 te koop voor US\$ 360.000. 2017 verkocht aan The Lighthouse Project LLC, die begon met restauratie. 21-8-2023 geregistreerd als expeditieschip. 2024 als FIR verkocht aan onbekende koper. 13-4-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: NN, 17-8-1939, San Francisco Bay / Columbia River Maritime Museum, Astoria, Oregon).

GODSPEED 6666, IMO 9145035, Wood Chips Carrier, 40.252 GT, 49.692 DWT, 5-6-1996 opgeleverd als HOKUETSU BRIGHT. 19-11-2008 verkocht aan Misuga S.A., Panama (3FGG6). 2-2017 herdoopt PRINCESS BRIGHT. 24-5-2021 verkocht aan Hao Hung Co. Ltd., Panama, in beheer bij Inlaco HP, Haiphong City, 5-2021 herdoopt GODSPEED 6666. 27-3-2024 in beheer bij Inlaco HP en Van Loc Hung International Sea, Ho Chi Minh City, Vietnam. 4-2026 verkocht voor sloop (as is Vietnam 439 USD/TO).

HAO HUNG 01, IMO 8806412, Wood Chips Carrier, 18.203 GT, 21.989 DWT, 31-8-1988 te water, 22-11-1988 opgeleverd door Tsuneishi Zosen, Numakuma (607) als TROPICAL VENTURE aan Pana Star Line S.A., Panama. 2002 verkocht aan Shinhan Capital Co. Ltd., Zuid-Korea, 12-2002 herdoopt NOVA MIRACLE. 1-2009 herdoopt MEGA MIRACLE. 3-3-2014 verkocht aan Hao Hung Co. Ltd., 3-2014 vlag: Panama (3ESC9), in beheer bij Inlaco HP, 3-2014 herdoopt HAO HUNG 01. 4-2026 verkocht voor sloop (as is Vietnam 439 USD/TO).

HAO HUNG 66, IMO 9145671, Wood Chips Carrier, 30.146 GT, 34.021 DWT, 10-7-1996 opgeleverd als CRIMSON GALAXY. 2005 herdoopt STELLAR CUPID. 25-5-2016 verkocht aan Hao Hung Co. Ltd., Panama (3FIQ6), herdoopt HAO HUNG 66. 4-2026 verkocht voor sloop (as is Vietnam 439 USD/TO).



HDW HERKULES, IMO 5148754, Offshore Tug/Supply Ship, 773 GT, 554 DWT, 1960 opgeleverd door Mjellem & Karlsen Verft A/S, Bergen (80) als HERKULES aan Norsk Bjergningskompagni A/S., Bergen-Noorwegen. 3.500 EPK, 2.574 kW, 4 x 12 cyl, 4 tew, RBT-12M625, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G. 19-9-1975 op de rotsen gelopen en gezonken. 10-10-1975 gelicht, verkocht voor de sloop aan Lars Hovland & Co., Stavanger-Noorwegen. 1976 in de vaart gebracht en herdoopt JÖRPELAND HERKULES. 1990 Simon Mokster Shipping A/S, Stavanger-Noorwegen, herdoopt STRIL HERKULES. 13-2-2004 verkocht aan TKMS GmbH, Kiel-Duitsland (DKGN) (Howaldtswerke-Deutsche Werft A.G.), herdoopt HDW HERKULES. 21-4-2026 gearriveerd te Esbjerg om gesloopt te worden. (Foto: Alex Duncan /Teun van der Zee).



HDW HERKULES, foto: Pieter Inpijn, 4-6-2012, Kiel

HONGKONG ENERGY, IMO 9250725, LNG Tanker, 96.165 GT, 73.659 DWT, 31-3-2004 opgeleverd als NORTHWEST SWAN aan Chevron LNG Shipping Co. Ltd., Bermuda. 20-3-2019 verkocht aan Hongkong Energy S.A., Marshall Islands (V7A2312), in beheer bij Sinokor Merchant Marine Co. Ltd. en Wilhelmsen Ship Management Sdn. Bhd., 3-2019 herdoopt HONGKONG ENERGY. 30-6-2020 verkocht aan Ocean Trinity SH No 27 S.A., Marshall Islands, in beheer bij Sinokor Merchant Marine Co. Ltd. en Wilhelmsen Ship Management Sdn. Bhd. 31-10-2022 in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd. en Wilhelmsen Ship Management Sdn. Bhd. 31-10-2022 verkocht aan CIMC Osmanthus Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Sinokor Maritime Co. 27-6-2025 verkocht aan Hong Kong Energy 3 S.A., Marshall Islands, in beheer bij Sinokor Maritime Co. 4-2026 verkocht voor sloop (as is Malaysia, 513 USD/TO).

HUN 1, IMO 8806412, Wood Chips Carrier, 18.203 GT, 21.989 DWT, 31-8-1988 te water, 11-1988 opgeleverd door Tsuneishi Zosen, Numakuma (607) als TROPICAL VENTURE aan Pana Star Line S.A., Panama. 2002 verkocht aan Shinhan Capital Co. Ltd., Zuid-Korea, herdoopt NOVA MIRACLE. 1-2009 herdoopt MEGA MIRACLE. 3-2014 vlag: Panama. 3-2014 herdoopt HAO HUNG 01. 21-4-2026 verkocht aan Lyra Trading LLC, 4-2026 vlag: Comoros (D6A2407), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 4-2026 herdoopt HUN 1. 17-4-2026 verkocht voor sloop (as is Vietnam, 439 USD/TO).

ZK-8 HUNSINGO, IMO 8432091, Fishing Vessel, PFAG, 300 PK, 221 kW, Cummins. 1959 opgeleverd door N.V. Scheepswerf Welgelegen, Amels & Zn. als HA-14 DE JONGE KLAAS aan H.K. Koornstra, Harlingen. 18-8-1959 geregistreerd. 39,18 BRT, 105 PK, Kromhout. 18-2-1963 nieuwe motor: 140 PK, 8 cyl, Kromhout 8TS117 NE-1962. 14-6-1963 verkocht aan J. Coehoorn, Lemmer, herdoopt LE-3 PIETJE ANTJE. 29-3-1971 verkocht aan J. Nieboer, Delfzijl, herdoopt DZ-8 GEORGINE. 7-9-1973 nieuwe motor: 240 PK, 177 kW Mercedes NE-1973. 8-1984 verlengd, 39 BRT. 22-4-1985 verkocht aan H.R. Coops, Muntendam, herdoopt DZ-7 NELLY. 12-8-1991 verkocht aan S.D. Meijer, Usquert, herdoopt UQ-15 ROBERT KLAAS. 7-5-1992 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW NE-1992. 18-11-1993 verkocht aan Visserijbedrijf D. Visser, Paesens, herdoopt LO-8 DE TWEE GEBROEDERS. 11-5-1995 verkocht aan H.J. Talma, Wirum, herdoopt WL-28 JAN HRAMEN. 6-1-2000 verkocht aan De Rousant, Lauwerszijl, herdoopt ZK-8 HUNSINGO. 2006 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW NE-2003. (Info: eo-ems.de).

11-8-2010 de schroef van de ZK-8 HUNSINGO raakte verstrikt in een net voor de kust van Schiermonnikoog, waarna het schip aan de grond liep. De reddingsboot KONING WILLEM I van het KNRM-station Schiermonnikoog werd opgeroepen en schoot het schip vlot. Vervolgens werd het naar Lauwersoog gesleept en in de haven afgemeerd, geholpen door de lokale reddingsboot ANNIE JACOBA. (Timsen, 13-8-2010).

Gesloopt te Kampen.

Op 7 april 2026 werd de 35e garnalenkotter die in Kampen werd gesloopt, rond 08:30 uur als eerste van vier schepen aan wal gehesen, waarmee het de zesde trawler uit Zoutkamp is die op de wal werd gelegd. De trawler werd tot half december 2025 gebruikt voor de visserij, waarna het schip voor de laatste keer zijn thuishaven binnenvoer. In januari en februari werd het schip volledig gestript, waarna het in maart via Urk naar Kampen voer en daar naar zijn laatste rustplaats werd gesleept. (Timsen, 9-4-2026).

ISA GOLDEN, IMO 9116292 (NB-337), Bulk Carrier, 18.306 GT, 28.255 DWT, 1995 opgeleverd. 7-2004 herdoopt PAC STAR. 11-2017 herdoopt RUN FU 5. 12-2020 Indonesië (YDGB2), 12-2020 herdoopt ISA GOLDEN. 11-10-2021 verkocht aan ISA Lines P.T., Indonesië. 13-2-2026 verkocht voor sloop (426 USD/TO). 7-4-2026 op Chittagong Anchorage, 18-4-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

JAEGER ARROW, IMO 9215347 (NB-338), General Cargo Ship, 18.930 GT, 23.529 DWT, 2001 opgeleverd als JAEGER ARROW aan Gearbulk Shipowning Ltd., Bahamas. 1-6-2011 bij het vertrek van Gdansk op roerschade opgelopen, naar Hamburg gesleept, 7-6-2011 bij Blohm & Voss te Hamburg in een droogdok gezet om het beschadigde roer te vervangen. 2026 verkocht voor sloop naar Turkije. 20-3-2026 op Aliğa Anchorage, 11-4-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

JIN JIANG, IMO 9226619 (NB-338), Bulk Carrier, 87.404 GT, 172.549 DWT, 29-8-2000 opgeleverd als KORYU. 3-2016 herdoopt KORYU 8. 25-8-2022 verkocht aan Ping On Enterprise Ltd., 8-2022 vlag: Panama (3E2776), 8-2022 herdoopt JIN JIANG. 3-2026 verkocht voor sloop (433 USD/TO). 31-3-2026 verkocht aan Lyra Trading LLC, Comoros (D6A4386), in beheer bij Green Ocean Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt JIANG. 21-4-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong, 1-5-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

KAPID, IMO 9034731 (NB-338), Chemical/Oil Products Tanker, 5.499 GT, 8.674 DWT, 17-11-1992 te water, 9-12-1992 opgeleverd door YVC Ysselwerf, Capelle/IJssel (257) als TOUR MARGAUX aan Tankafrica S.A., Port-aux-Francais, ATF. 2003 verkocht aan Navale Francaise S.A., Port-aux-Francais. 2004 thuishaven en vlag: Valletta-Malta. 26-5-2011 verkocht aan Team Tankers Management Pte. Ltd., Valletta-Malta. 27-1-2015 verkocht aan Team Tankers Regional Ltd., Valletta-Malta. 24-7-2017 verkocht aan Transchem Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Hicri Ercili Denizcilik AS, herdoopt KAPID. 19-2-2018 verkocht aan Blue Wave Shipping & Trading, 2-2018 vlag: Panama. 2020 verkocht aan Hicri Ercili Denizcilik AS, 2-2020 vlag: Turkije. 27-2-2026 verkocht aan Sea Line Inc., St. Kitts and Nevis (V4JI7), in beheer bij GR Shipping Pte. Ltd., Singapore, herdoopt KAPID. 3-2026 verkocht voor sloop. 6-4-2026 ETA te Alang. 8-4-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MALI, IMO 9229439, Crude Oil Tanker, 160.229 GT, 299.999 DWT, 2001 opgeleverd als MOGAMIGAWA aan Kawasaki Kisen Kaisha Ltd., vlag: Japan, in beheer bij K Line Energy Ship Management. 24-11-2011 verkocht aan Pacific Glory S.A., 11-2011 vlag: Liberia, in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd. en Thome Ship Management Pte. Ltd., 11-2011 herdoopt PACIFIC GLORY. 3-2019 vlag: Liberia, 6-3-2019 in beheer bij Cosco Shipping Seaman Ship Management, 3-2019 herdoopt PACIFIC ALFA. 7-2019 vlag: Panama. 7-2019 herdoopt AFFLUENCE. 11-2019 verkocht aan Ceres Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Shanghai Prosperity Ship Management. 11-2019 herdoopt CERES I. 1-2020 vlag: Honduras. 3-2020 vlag: onbekend. 9-2023 vlag: Sao Tomé and Príncipe (FALSE), 26-9-2023 in beheer bij Blueshark Shipping Pte. Ltd. 4-2024 vlag: Sao Tomé and Príncipe. 3-2025 vlag: onbekend. 1-2026 vlag: Aruba (FALSE). 4-2026 vlag: Nicaragua (FALSE) (H7ZQ26). 1-2026 herdoopt MALI. 4-2026 verkocht voor sloop naar Alang, India. 27-4-2026 op Alang Anchorage, 28-4-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



MINERVA IVANNA, IMO 7906605, General Cargo Ship, 2.086 GT, 3.038 DWT, 1980 opgeleverd door S.N. Oltenita, Oltenita (506) als TAZLAU aan Navrom, Roemenië. 1.969 BRT, 2.522 DWT. 1990 verkocht aan Cia, de Nav Maritima Navrom S.A., Roemenië. 1991 vlag: Malta, herdoopt GEMINI I. 1996 vlag: Roemenië. herdoopt TAZLAU. 1997 herdoopt DORIA. 1998 verkocht aan Thunder Sea Services Ltd., Belize. 2000 verkocht aan New Venture Shipping Corp. Ltd., Malta, herdoopt NEW VENTURE I. 2000 verkocht aan Akktis Light Shipping Co., Cyprus, herdoopt EPSILON MARIA. 2002 herdoopt HEAVEN. 2002 vlag: Honduras, 8-2002 herdoopt HEAVEN I. 10-2003 verkocht aan Sio Shipping Ltd., 2003 vlag: Georgië. 1-2008 herdoopt THE LORD. 3-2008 vlag: Panama. 8-2008 herdoopt SAMY I. 9-2008 vlag: Honduras. 10-2008 herdoopt MINERVA IVANNA. 10-2011 vlag: Panama ((3FPZ), 10-2011 herdoopt ELNATHAN. 2017 ontmanteld. 2026 gesloopt. (Foto ELNATHAN: Captain Peter, 21-8-2024, Cristobal, Panama).

NORTH MOON, IMO 8829294 (NB-337), General Cargo Ship, 4.966 GT, 5.985 DWT. 1990 opgeleverd door Krasnoye Sormovo, Gorkiy (19610/10) als VOLGA-4009 aan Glavrechflot, U.S.S.R. 4.966 BRT, 5.985 DWT. 1992 verkocht aan Amur Shipping Co., Rusland. 7-2009 vlag: Panama. 7-2009 vlag: Rusland. 7-2009 vlag: Panama. 24-12-2015 verkocht aan Cuento Inc., 12-2015 vlag: Cook islands, in beheer bij Pasabahce Denizcilik Turizm. 12-3-2019 in beheer bij ZRC Denizcilik Ticaret Ltd. Sti. 6-2022 vlag: Panama (3E2562), 6-2022 herdoopt NORTH MOON. 28-2-2026 tijdens een manoeuvreren in de haven van Bartin problemen met de motor gekregen en in aanvaring gekomen met het afgemeerde m.s. GOLD LUCKY (IMO 8681410), er vielen geen gewonden of slachtoffers, de NORTH MOON liep schade aan de boeg op. De havenautoriteiten van Bartin hebben een onderzoek ingesteld naar de details van het ongeval. De omvang van de schade wordt momenteel vastgesteld. 3-2026 verkocht voor sloop. 8-3-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Aliğa. 9-4-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

OCEAN ROSEMARY, IMO 9125542 (NB-338), Bulk Carrier, 26.922 GT, 43.769 DWT, 1996 opgeleverd als STAR POLLUX. 2010 herdoopt ARMATA. 13-6-2019 verkocht aan Hengxiang Shipping Co. Ltd., Malta, 6-2019 herdoopt FAR HONEST. 23-8-2022 verkocht aan Team Swift Ltd., Panama, in beheer bij Shanghai Yongyao Shipping Management, herdoopt OCEAN ROSEMARY. 27-3-2026 verkocht voor sloop. 23-4-2026 op Chittagong Anchorage, 30-4-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

S.A. AGULHAS, IMO 7628136 (NB-338), Research Vessel, 6.122 GT, 3.246 DWT, 31-1-1978 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries, Shimonoseki (789) als S.A. AGULHAS aan Government of South Africa (ZSAF). 5.353 BRT, 3.246 DWT. 2000 (of eerder) in beheer bij Smit Marine South Africa Pty. Ltd. 7-11-2005 in beheer bij Smit Amandla Marine Pty. Ltd. 2012 buiten dienst gesteld. 22-6-2012 verkocht aan South Africa Maritime Safety, R.S.A. 7-6-2017 Samsa Maritime Special Project. 29-1-2024 verkocht aan S.A. Agulhas Schifffahrts. 6-6-2025 verkocht aan VB10K DMCC, R.S.A., in beheer bij HF Offshore

Mexico. 22-1-2026 via MS Teams online geveild in het kader van een gerechtelijk bevel. 1-2026 verkocht voor sloop (as is Durban 240 USD/TO). 2-2026 vlag: St. Kitts & Nevis (V4IS7), herdoopt AGULHAS. 6-3-2026 van Durban, 19-3-2026 ETA te Port Louis, Mauritius, 23-3-2026 te Port Louis, Mauritius. 12-4-2026 op Bhavnagar Anchorage, 15-4-2026 op Alang Anchorage, 16-4-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

SEAL, IMO 9252400 (NB-338, als ZEGEL, dat is niet de correcte naam), Oil Products Tanker, 28.553 GT, 47.045 DWT, 11-2002 opgeleverd als FREJA OCEAN, vlag: Panama (HOQX), in beheer bij Yuyo S.S. Co. Ltd., Yokohama, voor 10 jaar in charter bij Freja Shipping / Lauritzen Tankers. 28-11-2012 verkocht aan Rhea Maritime Corp., vlag: Griekenland, in beheer bij Avin International S.A., 11-2012 herdoopt KRITI SEA. 2-7-2017 vertrokken van Marsaxlokk naar Batumi, 18-7-2017 door een technisch mankement in de Straat van Çanakkale aan de grond gelopen. De kapitein vroeg geen assistentie, maar de sleepboot KURTARMA 4 (IMO: 9335941) en de reddingsboot KIYI EMNIYETI 9 (MMSI: 271010037) werden ingezet om de ongeladen tanker, die voor anker was gegaan, te helpen. Op 19 juli zat de tanker nog steeds vast en werd de reddingsboot KIYI EMNIYETI 9 versterkt door de sleepboten KURTARMA 1 (IMO 9598581) en KURTARMA 9 (IMO 9598581). In de middag begon het schip weer te bewegen, geëscorteerd door de KURTARMA 4, op weg naar Sevketine, verwachte aankomsttijd 14.00 uur. Het schip verliet het gebied op 29 juli en was nu op weg naar Limassol, verwachte aankomsttijd 31 juli, 03.00 uur. 15-2-2023 verkocht aan Navonex Inc., 2-2023 vlag: Cook Islands, 2-2023 herdoopt ONYX. 30-5-2024 in beheer bij Eco Max FZE, Sharjah, United Arab Emirates. 10-2024 vlag: onbekend. 12-2024 vlag: Gambia, 12-2024 herdoopt SEAL. 5-12-2025 verkocht aan Oleant Inc., Sharjah, 12-2025 vlag: Botswana (FALSE), in beheer bij Eco Max FZE, Sharjah, 12-2025 herdoopt CELINE. 3-2026 verkocht voor sloop. 8-4-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

SEJU FRONTIER, IMO 8701648, Ro-Ro Cargo Ship, 9.815 GT, 5.411 DWT, 21-11-1987 te water, 2-1988 opgeleverd door Imabari Zosen, Imabari (467) als SHINJU MARU aan Kuribayashi Shosen Co. Ltd., Japan. 3.953 BRT, 4.436 DWT. 1994 verlengd. 2001 herdoopt FERRY. 2001 verkocht aan Ma-Kwan Ferry Co. Ltd., Zuid-Korea, herdoopt MAKWAN FERRY. 9.815 GT. 2003 verkocht aan Se Chang Shipping Co., Zuid-Korea, herdoopt SECHANG FRONTIER. 2010 verkocht aan Seju Co. Ltd., Zuid-Korea. 6-2011 herdoopt SEJU FRONTIER. 4-2026 verkocht voor sloop (as is Korea 470 USD/TO). 17-4-2026 verkocht aan Lyra Trading LLC, vlag: Comoros (D6A4402), in beheer bij Scope Maritime Pvt. Ltd., Mumbai en Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt FRONTIER.

SHIN HO CHUN NO.102, IMO 9262182, Fish Carrier, 2.900 GT, 2.500 DWT, 10-1-2002 opgeleverd als SHIN HO CHUN NO.102 aan Lubmain Shipping Service, Cambodja. 12-2003 verkocht aan Tunago Fishery, 12-2003 vlag: Vanuatu. 3-6-2004 verkocht aan Tunago Shipping Co. Ltd., 6-2004 vlag: Panama. 7-2007 vlag: Kiribati. 7-2015 vlag: Panama (3FEQ5). 4-2026 verkocht voor sloop. 19-4-2026 op Chittagong Anchorage, 23-4-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SUNNY SPRUCE, IMO 9121041 (NB-337), Container Ship, 3.987 GT, 5.821 DWT, 1996 opgeleverd als SUNNY SPRUCE. 2002 verkocht aan Korea Marine Transport Co. Ltd., vlag: Zuid-Korea (DSFP2). 8-11-2020 in beheer bij Hana Shipping Co. Ltd., Busan. 13-2-2026 verkocht voor sloop (380 USD/TO, as is Busan). 31-3-2026 verkocht aan Ship Recycling Investments LLC, vlag: Comoros (D6A4387), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt SPRUCE. 27-4-2026 op Chittagong Anchorage, 4-5-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



TORNADO, IMO 8404575 (NB-329), Fish Carrier, 3.219 GT, 2.298 DWT, 1985 opgeleverd door Komuny Paryskiej, Gdynia (B361/202) als TORNADO aan P.P.U.R.M."Transocean", Polen, 3.226 BRT, 2.349

DWT. 19—verkocht aan M.P.Ch. Termofracht, Polen. 1995 verkocht aan Kalipeda Transport Fleet, Litouwen, herdoopt RAMBYNAS. 8-2002 herdoopt SLAVA GEROYAM. 7-2005 herdoopt TORNADO. 7-2013 herdoopt FAST. 15-6-2018 verkocht aan ALKOR LLC, Rusland. 11-2024 herdoopt TORNADO. 21-3-2025 verkocht aan East Youhui Trading Hong Kong, Hong Kong, China, vlag: Mongolië (JVTH8). 21-3-2025 verkocht voor sloop. 12-11-2025 verkocht aan East-West Transport & Trading, 11-2025 vlag: Rusland. 1-2026 verkocht aan East Youhui Trading Hong Kong, Hong Kong, vlag: Tanzania (5IM368). 25-4-2026 op de ankerplaats bij Bhavnagar, 28-4-2026 op Alang Anchorage. (Foto: Marius Esman, 1-1-2007, Las Palmas de Gran Canaria).

WR-126 VERTROUWEN, IMO 8431798, Vissersschip, PIPD, 1953 opgeleverd door Scheepswerf van der Molen, Zaandam, 2-10-1953 geregistreerd als HD-32 KLAASJE aan S. Koorn, Den Helder. 31 BRT, 80 PK, Kromhout. 13-8-1963 nieuwe motor: 135 PK, Scania NE-1962. 1-3-1974 verkocht aan P.G. Boerdijk, Den Oever en J. Zol, Volendam, herdoopt WR-211 ALIDA ELISABETH. 25-10-1974 verkocht aan P.G. Boerdijk, Den Oever. 11-1-1979 verkocht aan 213 PK, 157 kW, Scania NE-1978. 18-12-1979 verkocht aan Fa. Clowting & v.d. Velde, Den Helder, herdoopt HD-21 JANOLA. 1-7-1980 verkocht aan J. Bais, Den Helder, herdoopt HD-94 MAARTJE. 16-7-1984 verkocht aan S.L. van Dam, Anna Paulowna, herdoopt WR-211 PIETERTJE. 1-3-1985 verkocht aan F.E. de Vrijer (PCTX), herdoopt BR-37 ARIE JAN. 1994 verlengd en verbouwd, 40 GT. 29-3-1994 verkocht aan Zeevisserijbedrijf A. Sinke B.V., Yerseke (PIDP), herdoopt YE-137 WILHELMINA. 1995 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Caterpillar. 8-7-1997 verkocht aan B.C. Bolt, Zoutkamp, herdoopt ZK-13 BEREND CORNELIS. 21-1-2003 verkocht aan V.o.F. Dina, Tollebeek, herdoopt UK-72 DINA CORNELIS. 28-5-2009 verkocht aan V.o.F. Johanna Dieuwertje, Westerland, herdoopt WR-42 JOHANNA DIEUWERTJE. 2017 verkocht aan Johan Jeeninga, Wieringen, herdoopt WR-126 VERTROUWEN. (Info: eo-ems.de). 26-1-2026 gearriveerd te Kampen om gesloopt te worden.



VIKINGLAND, IMO 8020599, Ro-Ro Cargo Ship, 20.381 GT, 13.030 DWT. 6-1982 opgeleverd door Rauma Repola, Rauma (270) als ARCTURUS aan Finska Angf. A/B, Finland. 8.425 BRT, 13.040 DWT. 1991 verkocht aan O/Y Finncarriers A/B, Finland. 1991 verkocht aan Hafslund Bulk A/S, Noorwegen, herdoopt AURORA. 7-1-2005 verkocht aan Scandlines Deutschland GmbH, Duitsland. 3-9-2012 verkocht aan Classic Shipping Ltd., United Kingdom, in beheer bij Imperial Ship Management AB, 9-2012 herdoopt VIKINGLAND. 10-2016 in beheer bij Admare Ship Management AB. 2-2019 verkocht aan Akritas Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Salamis Lines Ltd., herdoopt AKRITAS. 12-3-2026 verkocht aan Dido Steel Corp. S.A., Togo (5VJN7), 3-2026 herdoopt RITA. 2026 verkocht voor sloop naar Turkije, 30-4-2026 met de sleepboot CHRISTOS XXXIV gearriveerd op Aliğa Anchorage en op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto ARCTURUS: Teun van der Zee, 27-4-1984).

YU YING NR.2, IMO 9108934 (NB-338), Training Ship, 1.846 GT, 1.109 DWT, 1995 opgeleverd CSBC Keelung, Keelung als YU YING NR.2 aan Senior Marine Vocational School, Keelung-Taiwan. 5-3-2026 verkocht aan Wantong International Group, vlag: Mongolië (JVYA8). 5-3-2026 verkocht voor sloop naar Chittagong, Bangladesh. 17-3-2026 van Kaohsiung naar Chittagong, 6-4-2026 op Chittagong Anchorage, 10-4-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. — ©Scheepsfotoruilbeurs

