

*Om een leuke Zeebrief van
het J-Clip*

ZEEBRIEF 238

SCHEEPSFOTORUILBEURS



SEA INSTALLER, IMO 9646481, foto: Teun van der Zee, 29-4-2026, gezien vanaf de STENA HOLLANDICA

NIEUWBRIEF 340

13 JUNI 2026



ADMIRAL SUN, IMO, 9178458 (NB-110), 8-8-1997 kiel gelegd, 20-2-1998 te water, 24-5-1998 (Mhd) opgeleverd door Slovenske Lodenice a.s., Komarno (3008) als DUTCH TRADER aan C.V. m.s. Dutch Harbour Trader, Rotterdam (PGAC), in beheer bij Rederij Wessels B.V., Rotterdam. (Wessels Bereederings-gesellschaft m.b.H). (Gerhard Wessels). 2.997 GT, 1.741 NT, 4.450 DWT. 13 kn. 3.468 EPK, 6 cyl, 4 tew, 330 x 450, MWM TBD645L6, Motoren Werke "Mannheim" A.G., Mannheim. 29-10-2001 voor een timecharter bij Admiral Container Lines voor dienst in het oostelijk deel van de Middellandse Zee, herdoopt ADMIRAL SUN. 4-2004 verkocht aan Wilson Ship Management AS, 28-11-2004 overgedragen aan Wilson Shipowning AS, Bridgetown-Barbados (8PRV), in beheer bij Wilson Ship Management AS, herdoopt WILSON CLYDE. 2026 vlag: Bahamas (C6JM2). (Foto: Teun van der Zee, 23-8-2013, reis van Krimpen a/d IJssel naar Moerdijk).

ADRIAN, IMO 9123221 (NB-332), Container Ship, 16.799 GT, 18-2-1997 kiel gelegd, gebouwd als JAN RITSCHER, 6-4-1997 te water gelaten, 6-1997 opgeleverd door Stocznia Szczecinska S.A., Szczecin (B170-I/14) als ADRIAN aan M.S. "Adrian" Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland, in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg. 1698 TEU. 8-8-1997 (GL) herdoopt SANTA PAULA. 15-6-1998 herdoopt ADRIAN. 1999 vlag: Liberia. 6-1-2000 herdoopt CSAV BARCELONA. 21-2-2001 herdoopt ADRIAN. 7-6-2001 herdoopt TMM MANZANILLO. 9-11-2001 herdoopt IVORY STAR. 22-3-2002 herdoopt ADRIAN. 16-10-2002 herdoopt DELMAS TOURVILLE. 27-5-2003 herdoopt TMM HIDALGO. 2005 (e) vlag: Duitsland, 12-6-2006 herdoopt ADRIAN. 9-2007 (e) vlag: Liberia, 4-2011 in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Reederei Blue Star G.m.b.H. 11-7-2012 in beheer bij Wilhelmsen Ahrenkiel Bulk G.m.b.H. 11-2014 verkocht aan Danae International Corp., Liberia (A8NR5), in beheer bij Wilhelmsen Ahrenkiel Bulk G.m.b.H., 11-2014 herdoopt ALEXANDRA N. 19-2-2015 in beheer bij Quadrant Maritime Pvt. Ltd. 7-2015 verkocht aan Adrian Marine Inc., Liberia (A8NR5), in beheer bij Quadrant Maritime Pvt Ltd. 3-7-2015 in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., Genève en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, 7-2015 herdoopt MSC ELSA 3. 8-2018 verkocht aan One Star MSC Ltd., Liberia (A8NR5), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., Genève en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 22-9-2021 verkocht aan Elsa 3 Maritime Inc., Liberia (A8NR5), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., Genève en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 23-5-2025 vertrokken uit de haven van Vizhinjam naar Kochi, India, 24-5-2025 ETA te Kochi. 24-5-2025 op 38 mijl ZW Kochi van slagzij opgelopen en gezonken, alle opvarenden gered.

Olie-extractie voltooid, wrak blijft voor de kust van Thottappally liggen

Negen maanden nadat de MSC ELSA 3 zonk in de Arabische Zee, op ongeveer 14,6 mijl van de haven van Thottappally in Alappuzha, heeft Smit Salvage, het team dat door MSC was ingeschakeld, op 10 oktober de oliewinning met behulp van hot tapping-technologie voltooid en is teruggekeerd. Het bergingsteam beschikte niet over de expertise om wrakken te bergen die dieper liggen dan 50 meter. Ze waren weliswaar met alle benodigde ondersteuningssystemen aangekomen om het schip te bergen, maar na een inspectie dienden ze slechts een conformiteitsrapport in bij de directeur-generaal Scheepvaart. Volgens het Internationale Verdrag van Nairobi inzake de verwijdering van scheepswrakken uit 2007 is de scheepseigenaar verplicht gevaarlijke wrakken en ander puin uit zee te identificeren, te melden en te verwijderen. De vissers in de districten Alappuzha en Ernakulam klaagden over de enorme verliezen die ze leden doordat hun netten scheurden nadat ze verstrikt waren geraakt in het gezonken schip en de containers. (Timsen, 13-2-2026).



Zeven bemanningsleden vragen toestemming om naar huis terug te keren

Een verzoekschrift is ingediend bij het Hooggerechtshof van Kerala door zeven buitenlandse bemanningsleden van de MSC ELSA 3, waarin zij de teruggave van hun paspoorten en toestemming om naar hun thuisland terug te keren eisen. De kapitein, eerste officier, hoofdwerktuigkundige, tweede werktuigkundige en andere bemanningsleden uit Rusland, Oekraïne, Georgië en de Filippijnen hebben het Hooggerechtshof van Kerala verzocht om te beweren dat zij al meer dan een jaar illegaal in India worden vastgehouden in verband met een strafzaak die tegen hen is aangespannen. De zaak werd kort behandeld door rechter Bechu Kurian Thomas. Het hof heeft een oproep uitgevaardigd en de centrale overheid en de regering van Kerala om een reactie gevraagd. De zaak zal op 29 mei 2026 opnieuw worden behandeld. (Timsen, 22-5-2026. Foto: Indian Coast Guard).

ALTAPPEN, IMO 7637668 (NB-145), 9-1977 kiel gelegd als ILMENSEE, 26-1-1978 te water gelaten bij B.V. Scheepswerf "Waterhuizen" J. Pattje, Waterhuizen (335), 16-3-1978 proefvaart, 17-3-1978 opgeleverd (GL) als ALTAPPEN aan B.V. Equator, Rotterdam (PCNA) (Befrachtungskontor Schöning G.m.b.H. & Co. K.G.) (Hermann Schöning). 1.599 BRT, 1.013 NRT, 3.050 DWT. 1983 in beheer bij Intersee Schiffahrtsges. m.b.H. & Co. K.G. (Hermann Schöning). 10-6-1985 verkocht aan Noordlijn Holding B.V., Delfzijl, in beheer bij Befrachtungskontor Schöning G.m.b.H. & Co. K.G. (Hermann Schöning). 1986 verkocht aan Ilmensee Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus (C4FY), 8-1986 in beheer bij NORA Reederei und Verwaltungsges., Haren/Ems, 4-8-1986 herdoopt CINDY. 12-1989 verkocht aan Caroline Shipping Co., St. John's-Antigua & Barbuda (V2QD), in beheer bij Oskar Wehr K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg, herdoopt CAROLINE. 10-1993 verkocht aan Fjord Star Shipping Co. Ltd., St. John's-Antigua & Barbuda (V2QD), in beheer bij Star Aries Shipmanagement, herdoopt FJORD STAR. 9-1995 verkocht aan Cymoon Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus (P3TR6), in beheer bij Medstar Shipmanagement Ltd., herdoopt OLIVIA. 2002 in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten. 6-2005 verkocht aan Bluegate Shipping Co., Tirana, vlag: Panama (3EBX5), herdoopt OLIVIA I. 3-2007 verkocht aan Kalista Shipping S.A., Panama (3EBX5), in beheer bij Albartin Shipping Co., Durrës. 12-2007 verkocht aan Calypso 10 Shipping Co., Piraeus-Griekenland (SWUV), herdoopt CALYPSO I. 5-2026 herdoopt EVAGELIA S.10.

ANNELIESE ESSBERGER, IMO 9295426 (NB-231), 7-4-2004 kiel gelegd, 1-9-2004 te water gelaten, 10-1-2005 opgeleverd door INP Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan (H1133) als CAPE ESPEN aan Schöller Holdings Ltd., Marshall Islands, roepsein V7GY6, in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd. 15-1-2005 (e) verkocht aan Cape Espen Shipping Co. Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd. 9-7-2008 (e) verkocht aan UCT Espen Marine Co. Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Columbia Shipmanagement Deutschland G.m.b.H., Hamburg, 9-7-2008 herdoopt UCT ESPEN. 5-5-2011 (e) verkocht aan "Anneliese Essberger" Tankreederei G.m.b.H. & Co. K.G., Marshall Islands, in beheer bij J.T. Essberger G.m.b.H., Hamburg en Columbia Shipmanagement Deutschland G.m.b.H., Hamburg, 11-5-2011 (GL) herdoopt ANNELIESE ESSBERGER. 27-6-2012 (m) onder de Nederlandse vlag gebracht, roepsein PCFK, in beheer bij Essberger Tankers B.V., Dordrecht, J.T. Essberger G.m.b.H., Hamburg en Columbia Shipmanagement Deutschland G.m.b.H., Hamburg. 25-10-2016 te Antwerpen overgedragen aan Anneliese Essberger Tankreederei G.m.b.H. & Co. K.G., Dordrecht, in beheer bij Essberger Tankers (John T. Essberger B.V.), Dordrecht. 31-12-2016 het kantoor te Dordrecht gesloten, in beheer bij John T. Essberger G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 5-2026 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2949). De laatste Essberger die vertrok van onder de Nederlandse vlag.



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 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 Willemshaven. (Foto: Tomas & Son, 10-5-2026, Grenland, Noorwegen).

BBC ICELAND, IMO 9173331 (NB-307), 9-1-1998 kiel gelegd, 6-11-1998 te water gelaten als SPIEKEROOG, 1999 herdoopt INDUSTRIAL ACCORD, 4-1999 opgeleverd door Tianjin Shipbuilding Corp., Xinhe Shipyard (313) aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. Spiekeroog, Willemstad-N.A. (PJDL), in beheer bij Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 9-2002 herdoopt BBC ICELAND. 9-2004 thuishaven en vlag: St. John's-Antigua and Barbuda, roepsein V2OT8. 9-2004 in beheer bij Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer voor BBC Chartering & Logistic G.m.b.H. & Co. K.G. 16-1-2015 (e) verkocht aan BBC Island Bereederungs UG, St. John's-Antigua and Barbuda, Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer voor BBC Chartering & Logistic G.m.b.H. & Co. K.G. 5-7-2017 verkocht aan Mia Shipping Inc., Panama (3EBV5), in beheer bij Gemiciler Denizcilik Nakliyat Spor Yapi Tesisleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, herdoopt TEOS. 11-7-2023 (F) vlag: Barbados (8PQO2). 27-2-2025 in beheer bij El Kenz Denizcilik Nakliyat A.Ş., Istanbul en Kammer Gemi Isletmeciligi Ticaret Ltd. Sti. (Kammer Shipping). 2026 vlag: San Marino (T7EE4).

BOCA TABLA, IMO 7129336 (NB-193), 16-6-1971 kiel gelegd, 6-10-1971 te water gelaten, 6-1972 opgeleverd door Estaleiros Navaís de Viana do Castelo, Viana do Castelo (88) als IMELA FISSEER aan Fisser & van Doornum, Hamburg-West Duitsland. 1973 verkocht aan Boca Maritime N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Koraal Scheepvaart Mij. N.V., herdoopt BOCA TABLA, roepsein PJTM, 3.892 BRT, 2.515 NRT, 6.200 DWT, 96,60 (90,35) x (16,03) x 9,20 x 7,189 meter, 3 laadruimen, G 8.161 m³, 13 kn., 3.000 EPK, 2.238 kW, 6 cyl, 4 tew, 450 x 550, MaK 6MU551AK, Atlas-MaK Maschinenbau A.G., Kiel. 1982 verkocht aan Ventus Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Fisser & van Doornum, Hamburg, herdoopt TABLA. 1986 verkocht aan Okapi Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Fisser & van Doornum, Hamburg, herdoopt OKAPI. 1990 verlengd en verbouwd tot bulkcarrier bij Est. Nav. de Viana do Castelo, Viana do Castelo (161), 4.255 BRT, 2.215 NRT, 6.329 DWT, 101,48 (95,00) x 16,03 x 9,22 x 7,217, G 8.426 m³, 203 TEU. 7-2000 in beheer bij K.G. Fisser & v. Doornum G.m.b.H. & Co., Hamburg, 2004 eigenaar: Okapi Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., 22-6-2004 vlag: Antigua & Barbuda. 2-2013 verkocht aan Mody Shipping Agency S.A.R.L., vlag: Libanon, roepsein ODVW, 15-2-2013 (m) herdoopt BRAVE KNIGHT. 20-1-2026 te Gemlik aangehouden vanwege 18 tekortkomingen, waarvan er drie als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot zijn aanhouding: 1) Noodsysteem - Oefeningen voor het verlaten van het schip: Gebrek aan kennis. 2) Brandveiligheid - Vaste brandblusinstallatie: Niet-operatief. 3) Waterdicht/Weerbestendig - Ventilatoren, luchtleidingen en behuizingen: Gebarsten. Het schip werd op 21 januari weer vrijgegeven en verliet de haven op 22 januari op weg naar Sulina, waar het op 31 januari aankwam. (Timsen, 31-5-2026).

Tweede detentie binnen enkele maanden

Op 19 mei werd de 'Dappere Ridder' voor de tweede keer dit jaar aangehouden, ditmaal in Triëst, vanwege 27 tekortkomingen, waarvan er twaalf als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot detentie.

- 1) Certificaat & Documenten - Certificaat voor bevoegd zeeman/vrouw voor dek/machinekamer en elektrotechniek: Ongeldig
- 2) Veiligheid van de navigatie - Grafieken: Niet bijgewerkt
- 3) Veiligheid van de navigatie - BNWAS: Niet-operatief
- 4) Veiligheid van de navigatie - Signaallamp: Niet-operatief
- 5) Reddingsmiddelen - Reddingspakken: Niet zoals vereist
- 6) Arbeidsomstandigheden - Sanitaire voorzieningen: Niet zoals vereist
- 7) Arbeidsomstandigheden - Kombuis, laad- en losruimte (onderhoud): Niet zoals vereist
- 8) Arbeidsomstandigheden - Verwarming, airconditioning en ventilatie: Niet-operatief
- 9) Arbeidsomstandigheden - Netheid van de machinekamer: Niet zoals vereist
- 10) Brandveiligheid - Direct beschikbare brandbestrijdingsapparatuur: Niet correct opgeborgen
- 11) Brandveiligheid: - Evaluatie van de prestaties van de bemanning: Gebrek aan training
- 12) ISM - ISM-certificaat: Niet zoals vereist

Het schip werd op 27 mei weer vrij gegeven en voor anker gelegd bij Triëst, waar het tot en met 31 mei stil lag in positie 45.40 NB en 013.43 OL. (Timsen, 31-5-2026).

BOKA VANGUARD, IMO 9618783 (NB-207), zwaarladingschip, 10-2-2011 contract, 22-12-2011 kiel gelegd, 7-10-2012 te water gelaten bij Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan onder bouwnummer 2511, bleef na de tewaterlating in het dok liggen, 17-10-2012 uit dok en afgemeerd aan de afbouwkade, 30-11-2012 bij de werf te Ulsan gedoopt DOCKWISE VANGUARD, 12-2012 geplande oplevering aan Dockwise Ltd., 1-2013 proefvaarten, 30-1-2013 (NV) opgeleverd aan Dockwise Vanguard B.V., Rotterdam, roepsein PBDI, in beheer bij Anglo Eastern (UK) Ltd., Glasgow en Dockwise Shipping B.V., Breda. 91.784 GT, 27.536 NT, 116.173 DWT, 275,00 (270,29) x 78,75 x 15,50 x 11,000 meter, 35.485 EPK, 26.100 kW, 2 x 8.700 kW, Wärtsilä 12V38B, Wärtsilä Italia S.p.A., 2 x 4.350 kW, 6L38B, Wärtsilä Italia S.p.A., 14 kn. 1-

2-2013 aanvang 1e reis, de reis ging met een boorplatform van Chevron Corp. van Samsung Heavy Industries, Zuid Korea naar de Golf van Mexico. 4-2014 (e) thuishaven: Willemstad, vlag: Curaçao, roepsein PJWC. 1-2018, herdoopt BOKA VANGUARD, roepsein PBJJ. 5-2026 thuishaven en vlag: Valletta-Malta (9HA6549).



BREIZ KLIPPER, IMO 8917211 (NB-333), 5-1991 opgeleverd door Yssel-Vliet Combinatie B.V. (246) als BREIZ KLIPPER aan Société des Copropriétaires Navire Breiz Klipper, Port aux Français, in beheer bij Compagnie Bretonne de Cargos Frigorifiques (COBRECAF). 2000 vlag: St. Vincent & the Grenadines. 2004 ingebracht bij Jaczon Breiz Klipper B.V., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Jaczon Rederij & Haringhandel B.V., Scheveningen. 5-2006 verkocht door Jaczon B.V., Scheveningen aan Seatrade Groningen B.V., 17-7-2006 (e) verkocht aan Breiz Klipper Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A., roepsein PJQV, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 23-9-2009 vanaf Cuba gearriveerd te Willemstad, N.A. achter de sleepboot OLA van K.T.K., afgemeerd aan de CDM Reparatiekade om de defecte hoofdmotor te repareren. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 16-8-2021 te Tripoli. 31-8-2021 verkocht aan onbekende koper. 9-2021 vlag: onbekend. 8-2025 verkocht aan QS Shipping Ltd., Majuro, 8-2025 vlag: Sao Tome and Principe (S9Z13), 8-2025 herdoopt EVOLUTION. 3-2026 (e) vlag: onbekend. 5-2026 vlag: St. Kitts & Nevis (V4MN7). (Foto: Jan van Oost, 30-6-2007, Istanbul).

BREADBOX MARLIN, IMO 8518560 (NB-193), 10-2-1986 kiel gelegd, 6-1986 opgeleverd door Schiffswerft & Maschinenfabrik Cassens G.m.b.H., Emden (171) als NORBRIT WESER aan Briese & Luikenga Schifffahrt K.G. m.s. "Norbrit Weser", in beheer bij Leda Shipping G.m.b.H. & Co., Leer-West Duitsland. 3.219 BRT, 4.257 DWT, 2.257 EPK, 1.660 kW, M.W.M. TBD510-6, 12 kn. 1987 herdoopt AMKE. 1997 verkocht aan B & B Schifffahrts G.m.b.H. & Co., Madeira-Portugal (MAR), in beheer bij Briese Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., herdoopt INDUSTRIAL GRACE. 1998 herdoopt WESER. 2000 verkocht aan Bischoff Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Frigga", Bremen, vlag: Portugal (PMD), herdoopt CEC WESER. 2005 verkocht aan Fortes Shipping Ltd., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Sierra Maritime Ltd. 2005 herdoopt FORTES. 9-11-2007 (e) verkocht aan Kentbridge Capital Ltd., St. Vincent & the Grenadines. 2009 (e) verkocht aan Farewell Agency S.A., St. Vincent & the Grenadines. 2009 herdoopt FAREWELL. 2009 verkocht aan Marlin Shipping B.V., Panama, roepsein 3EVN3, in beheer bij Breadbox Shipping Lines B.V., Schiedam en Quality Marine Services B.V., Schiedam. 9-2011 (e) herdoopt BREADBOX MARLIN. 2013 in beheer bij Q-Shipping B.V., Barendrecht. 13-2-2013 in beheer bij Tee-Refic Ship Management B.V., Barendrecht. 9-2014 vlag: Togo, 2-9-2014 in beheer bij GMZ Ship Management Co. S.A. 10-4-2015 in beheer bij Ersagun Denizcilik Turizm. 25-11-2021 verkocht aan Efe Shipping Co. Ltd., Togo, in beheer bij Tunaryan Schifffahrts GmbH, Flensburg en Nisa Uluslararası Deniz. 9-2022 vlag: Sierra Leone. 18-1-2023 verkocht aan Sea Navigation One Ltd., vlag: Sierra Leone, in beheer bij DH Denizcilik ve Gemi Islet, 1-2023 herdoopt AZRA C. 7-2023 vlag: Mongolië (JVHJ8). 27-1-2025 geïnspecteerd te Haifa, Israël (Mediterranean MoU), 14 gebreken waarvan 7 ernstig, 13 dagen in detentie. 13-2-2025 geïnspecteerd te Rhodos (Paris MoU), 5 gebreken. 21-7-2025 in beheer bij Haykal Ship Management Co., Istanbul. 24-7-2025 op Istanbul Anchorage. 6-8-2025 geïnspecteerd te Istanbul (Mediterranean MoU), 54 gebreken, 9 dagen in detentie. 16-8-2025 vrijgegeven en mocht eenmalig naar Misrata varen voor permanente reparaties.

Tien zeelieden achtergelaten op hun schip

Tien Indiase zeelieden aan boord van de AZRA C, die voor anker ligt in Zeytinburnu, Istanbul, zitten al maanden vast op het schip. Ze smeekten om hulp en verklaarden: "We hebben geen eten; we gaan hier

dood. We zijn volkomen hulpeloos." Het schip, dat door de eigenaar is verlaten, heeft geen voedsel, water of brandstof meer.

De bemanning van de AZRA C, die er niet in slaagt achterstallig loon van meer dan 53.000 dollar te innen, is aan hun lot overgelaten. Hoewel de Directie-Generaal Scheepvaart in India verklaart zich te blijven inzetten voor de zeevarenden, zijn acht bemanningsleden inmiddels gerepatriëerd. In een noodoproep via de radio deed een van de gestrande zeelieden een oproep aan de wal: "We hebben nog maar 800 liter diesel aan boord; als dat op is, hebben we helemaal geen brandstof meer. We zitten al 7-8 maanden aan boord. In die tijd hebben we ons loon niet ontvangen en al meer dan twee maanden kunnen we met niemand contact leggen – niet met de reder en ook niet met de medewerkers van het bedrijf. We hebben wel contact gehad met de lokale agent van het schip, maar zelfs zij vertelden ons dat er geen nieuwe ontwikkelingen waren. Bovendien hebben we al meer dan 20 dagen geen vers water aan boord en zullen onze brandstof en proviand waarschijnlijk binnen een week opraken. Momenteel gebruiken we de noodgenerator 5-6 uur per dag om te koken en onze accu's op te laden. Maar over een paar dagen zijn al onze voorraden op en kunnen we geen contact meer opnemen met de autoriteiten. Heren, we staan machteloos tegenover deze situatie en niemand komt ons te hulp. We hebben een e-mail gestuurd naar de havenautoriteit, maar We hebben geen reactie ontvangen. We hebben ook tweemaal een beroep ingediend bij de autoriteiten in Kadıköy; ze zeiden dat we moesten wachten, maar vervolgens hebben we geen verdere reactie ontvangen. Heren, we kunnen onder deze omstandigheden niet veel langer overleven; we zullen hier sterven. Daarom smeed ik u: onderzoek deze zaak alstublieft met de grootste urgentie en zorg ervoor dat al onze achterstallige lonen worden betaald. We kunnen het schip niet verlaten zonder ons salaris te ontvangen, en als we hier blijven, zullen we zeker omkomen." De zeevarenden merkten op dat ze op 7 mei 2026 opnieuw een noodoproep via de radio hadden gedaan en voegden eraan toe dat, ondanks contact met de autoriteiten in Turkije en Mongolië, de verzekeraar en andere relevante instanties, de kwestie onopgelost bleef. (Timsen, 30-5-2026).

CAROLINE ESSBERGER, IMO 9439151 (NB-158), 29-5-2009 te water gelaten bij Medmarine Kilavuzluk ve Romorkaj Hizmetleri Insaat Sanayi ve Ticaret A.S. onder bouwnummer EREGLI 07 voor Zehnte Oceania, Duitsland, 8-2009 opgeleverd aan Engelina B.V., Dordrecht, in beheer bij Essberger Tankers B.V. Roepsein PBUP, 5.642 GT, 2.561 NT, 8.400 DWT, 8.243 m³, 124,33 (116,28) x 17,20 x . x 7,500 meter, 5.217 EPK, 7.337 EPK, 5.400 kW, Caterpillar MAK, Kiel, 14 kn. De eerste reis ging van Istanbul naar Huelva, Spanje, 14-9-2009 vanaf Huelva gearriveerd te Antwerpen. 18-9-2009 vertrokken van Antwerpen naar Huelva, 1-10-2009 gearriveerd te Dordrecht. 28-11-2016 te Tees overgedragen aan Caroline Essberger Tankreederei G.m.b.H. & Co. K.G., Dordrecht, in beheer bij Essberger Tankers (John T. Essberger B.V.), Dordrecht. 31-12-2016 het kantoor te Dordrecht gesloten, in beheer bij John T. Essberger G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 5-2026 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2948).



CHRISTIAAN B, IVR 2317618, 1964 opgeleverd door N.V. Gebr. Barkmeijer, Scheepswerf De "Koningspoort", Vierverlaten (164) als PRINSES MARIA LOUISE aan Staat der Nederlanden, in beheer bij Rederij Wagenborg (veerdienst Ameland, Schiermonnikoog), veerboot, 96 ton, 800 voetgangers, 36,80 x 8,60 x . x 1,050 meter. 18 km/uur. 2 x 220 PK, 162 kW, Stork. 1975 verbouwd en verlengd tot 51.80 meter, 1.300 passagiers. Inzet: meestal Ameland-Holwerd, soms ook Lauwersoog-Schiermonnikoog. 6-9-1985 meetdatum als PRINSES MARIA LOUISE, meetnummer: GN1339, District: Groningen, waterverplaatsing: 96,740 ton, 51,69 x 8,62 x . x 1,270 meter. Brandmerk: 17618 B ROTT 1985. 20-9-1985 verkocht aan rederij Den Breejen, Zierikzee, in beheer bij T. den Breejen, herdoopt CHRISTIAAN B. Ingezet voor rondvaarten op de Oosterschelde. (Foto: Teun van der Zee, 7-5-1992).

Passagiersschip geëvacueerd na stranding op de Oosterschelde

De CHRISTIAAN B liep op de middag van 27 mei 2026, rond 15:45 uur, aan de grond op de Oosterschelde, nabij Deltapark Neeltje Jans in de Vrouwenpolder, nadat een veiligheidslijn in de schroef verstrikt was geraakt. De veiligheidslijn voorkomt dat schepen te dicht bij de Oosterscheldedekering komen. De stroming vlak voor de barrière kan zo sterk zijn dat zelfs grotere schepen eronderdoor getrokken kunnen worden.

De KNRM-reddingsboten van de stations Hansweert, Neeltje Jans, Stellendam en Westkapelle werden opgeroepen om assistentie te verlenen. Ook de Nederlandse kustwacht stuurde een helikopter naar de locatie, die boven het schip cirkelde. De brandweer van Kamperland werd rond 17:00 uur gealarmeerd. De KNRM evacueerde in de loop van de middag 140 passagiers en drie bemanningsleden van boord. Iedereen was ongedeerd. Aan boord bevond zich een groep 8-leerlingen van een basisschool in Alblasterdam, die op schoolkamp waren in Zeeland. Het schip is inmiddels vlot gebracht en naar de haven gevaren. Duikers hebben daar de exacte schade aan de schroef vastgesteld.

In februari 2018 redde de KNRM al 81 mensen, nadat de motor van het schip was uitgevallen tijdens een poging om aan te meren bij een aanlegsteiger. In 2010 raakte het schip met 134 passagiers aan boord stuurloos, en ook toen verleende de KNRM hulp. (Timsen, 29-5-2026).

CORAL MAYA, IMO 9261578 (NB-324), 18-3-2004 (BV) opgeleverd door Cantiere Navale de Poli Venezia (189) als MAYA STAR aan Stargas Maya, Italië, in beheer bij Stargas Chartering S.r.l. 10-4-2004 (e) in beheer bij Pianura Armatori S.p.A. 3-2005 verkocht aan Maya S.r.l., Italië, in beheer bij Pianura Armatori S.p.A., 5-2006 (e) herdoopt MAYA STAR ONE. 5-3-2007 (e) verkocht aan Monte Rosa V LLC., Italië, in beheer bij Pianura Armatori S.p.A., 2.708 GT, 820 NT, 3.088 DWT, 74,94 (69,70) x 14,20 x 7,50 x 6,500 meter, 2.854 EPK, 2.100 kW, 2 x Ansaldo motoren, ASI Robicon, Monfalcone, 13,5 kn. 29-3-2010 onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Rotterdam, roepsein PCAL, in beheer bij Anthony Veder Gas Carriers B.V., herdoopt CORAL MAYA. 3-2013 verkocht aan Westminster Bridge Ltd., Portugal (Madeira), roepsein CQPG, in beheer bij Lumaship S.r.l., Napels, 21-3-2012 (m) te Las Palmas herdoopt MADDY. 29-8-2021 (F) vanaf Puerto de Salinetas aankomst te Santa Cruz de Tenerife. 30-8-2021 verkocht aan Maddy Shipping Co. Ltd., Portugal (Madeira), in beheer bij B-Gas A/S, Kopenhagen en Donnelly Tanker Management Ltd., Limassol, 31-8-2021 herdoopt B GAS JUPITER. 13-9-2023 herdoopt CGAS JUPITER. 1-2-2024 verkocht aan Gasship A.p.S., Portugal (Madeira) (CQPG), in beheer bij Christiania Gas A/S, Hellerup en B-Gas A/S, Kopenhagen. 2-3-2024 in beheer bij Christiania Gas A/S, Hellerup en B-Gas A/S, Kopenhagen en V Ships Ltd. 15-12-2024 in beheer bij Christiania Gas A/S, Hellerup en Magistra Shipping S.r.l., 12-2024 herdoopt GAS ELISABETH. 23-3-2026 verkocht aan VMG Robu Inc., Portugal (Madeira) (CQPG), in beheer bij Mama Shipping SARL, Monte Carlo, Monaco, 3-2026 herdoopt GAS VALERIE.



DONAU, IMO 9385908 (NB-327), 17-10-2008 kiel gelegd, 2-7-2010 te water gelaten bij Rouse Shipyard Jsc., Rouse onder bouwnummer 822, 20-2-2011 vertrokken van de bouwwerf te Rouse naar de kustplaats Varna aan de Zwarte Zee voor proefvaart en afwerking, 21-3-2011 en 22-3-2011 proefvaart, 24-3-2011 (GL) opgeleverd, 11-4-2011 overgenomen van de bouwwerf door Rederij Wanmar, Barendrecht, in beheer bij Rederij Wantij, Zwartsluis (J. van Veen, J. Hartman & N. Blokzijl), in bevrachting bij NedNor B.V., Groningen, roepsein PBVI, 5.887 GT, 8.100 DWT, 3.000 kW, M.a.K. 6 M32C, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. NE-10, 16-4-2011 vertrokken van Varna, de eerste reis ging naar Taupse, Rusland om te laden voor Iskendrun, Turkije, 2-5-2011 gearriveerd in ballast te Itea om Bauxiet te laden voor Duinkerken, 4-5-2011 vertrokken van Itea, 9-5-2011 bunkeren te Ceuta, 16-5-2011 lossen te Duinkerken en aansluitend in ballast naar Zwijndrecht voor garantiepunten, 21-5-2011 te Zwijndrecht gedoopt DONAU door Cisca Hartman-van Rooij (vrouw van één van de eigenaren, John Hartman) en open dag aan de Uilenkade bij A. Nobel en Zn. te Zwijndrecht. 2015 in beheer bij Longship B.V., Groningen. 2025 in

beheer bij Vertom Shipmanagement B.V., Rhoon. 1-6-2026 in beheer bij Era Chartering B.V., Rotterdam. (Foto: Y.M. van de Wetering-van Vliet, 18-07-2018, Maassluis).



DUNCAN ISLAND, IMO 9059638 (NB-282), Reefer, 5-4-1993 kiel gelegd, 21-12-1993 opgeleverd door Danyard A/S, Frederikshavn (719) als DUNCAN ISLAND aan K/S Difko LXXXIV, Nassau-Bahamas (C6JS), in beheer bij Ecuadorian Line Inc. N.V., Antwerpen. 14.061 GT, 6.900 NT, 14.140 DWT. 178,50 (166,20) x 25,24 x 13,20 x 9,200 meter. 4 ruimen, In 17.774 m³, 434 TEU. 21,5 kn. 22.187 EPK, 16.320 kW, 8 cyl, 2 tew, 600 x 2282, B&W 8S60MC, Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Tamano. In 17.637 m³, 436 TEU. 1997 in beheer bij Trireme Vessel Management N.V., Antwerpen. 15-10-2003 verkocht aan Inagua Shipping Ltd., 17-9-2006 (e) in beheer bij Trireme Vessel Management N.V., Antwerpen en Ecuadorian Line Inc., Miami FL. 2021 in de Seatrade-pool (Seatrade Groningen B.V.). 24-5-2026 om 17:31 UTC meldde de DUNCAN ISLAND, onderweg van Bridgetown naar Port Elizabeth met een verwachte aankomsttijd van 6 juni, dat een bemanningslid overboord was gevallen in de Zuid-Atlantische Oceaan, terwijl het schip voer op positie 03.53.5 NB en 042.39.6 WL. Alle schepen in het gebied werden dringend verzocht uit te kijken en eventuele waarnemingen te melden. (Timsen, 1-6-2026. Foto: Henk de Winde, 23-6-2023, Westerschelde).

DUTCH NAVIGATOR, IMO 9173290 (NB-187), 21-4-1998 opgeleverd door Slovenske Lodenice a.s., Komarno (3007) als DUTCH NAVIGATOR aan C.V. m.s. Dutch Harbour Navigator, Rotterdam (PFSL), in beheer bij Rederij Wessels B.V. voor Wessels Bereederungsgesellschaft.m.b.H. 2.999 GT, 1.733 NT, 4.452 DWT. 13 kn. 3.468 EPK, 6 cyl, 4 tew, 330 x 450, MWM TBD645L6, MTU Friedrichshafen G.m.b.H., Friedrichshafen. 4-2004 verkocht aan Wilson Ship Management AS, 27-7-2004 ingebracht bij Actinor Bulk AS, thuishaven en vlag: Bridgetown-Barbados (8PRM), herdoopt WILSON CAEN. 5-2011 verkocht aan Wilson Shipowning AS, Bridgetown-Barbados, in beheer bij Wilson Eurocarriers AS, Bergen en Wilson Ship Management AS, Bergen. 28-6-2012 komend van Rotterdam met een loods aan boord, bij aankomst in de haven te Emden door een black-out in aanvaring gekomen met de GIULIO VERNE (8302014, kabellegger, 10.674 GT), beide schepen liepen lichte schade op, de politie stelde een onderzoek in, 29-6-2012 m.s. WILSON CAEN vertrokken naar Rorvik. 4-2026 vlag: Bahamas (C6JL9).

ESPRIT, IMO 9479943 (NB-255), aanvankelijk ALBIS, 24-1-2011 te water gelaten bij Chowgule & Company Private Limited, Shipbuilding Division, Goa onder bouwnummer C 0194, 11-5-2011 en 12-5-2011 technische proefvaart in de Arabische Zee voor de kust van India, roepsein PCKM, 2.998 GT, 4.450 DWT. 20-6-2011 (BV) opgeleverd als ESPRIT aan M.S. Esprit Scheepvaartbedrijf N.V., Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., Harlingen en JR Project Development B.V., Harlingen. 30-6-2011 vertrokken van Goa. 15-1-2019 oprichting van Valparola Esprit B.V., Rhoon, 16-1-2019 bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 73695203. 12-2-2019 te Mohammedia, Marokko, 2-2019 van Mohammedia naar Rouen, 18-2-2019 te Rouen. 24-2-2019 te Bilbao. 26-2-2019 (e) verkocht aan Valparola Esprit B.V., Rhoon, thuishaven: Harlingen, roepsein PCKM, in beheer bij Rivermaas B.V., Rhoon en Rivermaas Management B.V., Rhoon. 28-2-2019 van Bilbao naar Gibraltar. 4-3-2019 ETA te Gibraltar. 5-3-2019 van Gibraltar naar Ploce, Kroatië, 11-3-2019 ETA te Ploce. 26-8-2022 in beheer bij Rivermaas B.V., Rhoon en Vertom Bereederungs GmbH & Co. K.G. 7-5-2026 verkocht aan Vealos AS, 5-2026 vlag: Bahamas (C6JZ3), in beheer bij Kopervik Ship Management AS, Kopervik en Kopervik Ship Management Poland, Gdansk, 5-2026 herdoopt FRI WAVE.

FAST ANNA SOFIA, IMO 1029089 (NB-339), Damen Combi Freightor 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 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. 6-5-

2026 te Antwerpen gedoopt FAST ANNA SOFIA door Anna Sofia Scheers (familie van Catrien Scheers, voorzitter van Fast Lines Belgium).



FAST GILLES, IMO 1079694, Damen Combi Freighter 3850, 2.518 GT, 3.850 DWT, 6-2024 in aanbouw voor onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 559064, 22-4-2026 te Yichang, China gedoopt FAST GILLES door Gilles Scheers (kleinzoon van Herman Scheers en Simonne Vervoort, oprichters van Fast Lines) en te water gelaten, in aanbouw voor Fast Lines Belgium N.V. (Fast Group), vlag: Portugal (Madeira). (Foto: Fast Lines Belgium).

FAST OLIVIA, IMO 1029065 (NB-330), Damen Combi Freighter 3850, General Cargo Ship, 2.518 GT, 3.850 DWT, 6-2023 besteld onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 559056 als FAST OLIVIA voor Fast Lines Belgium N.V. (Fast Group), 19-5-2025 te water gelaten bij Damen Shipyard Yichang. 25-9-2025 opgeleverd aan Fast Lines Belgium N.V., België, in beheer bij Fast Baltic sp z oo, Szczecin (Fast Group). 6-5-2026 te Antwerpen gedoopt FAST OLIVIA door Olivia Scheers (familie van Catrien Scheers, voorzitter van Fast Lines Belgium).

FAST4WARD MPF NO. D, IMO 1091886, Offshore Processing Ship (FPSO), 206.201 GT, 250.000 DWT, 6-2024 in aanbouw onder bouwnummer CHINA MERCHANTS JIANGSU CMHI-298-01, 15-6-2026 geplande oplevering als FAST4WARD MPF NO. D aan aan Single Buoy Moorings, Marly, Zwitserland, in beheer bij SBM Offshore, vlag: Bahamas.

FAST4WARD NO. 6, IMO 1130333, Offshore Processing Ship (FPSO), 205.994 GT, 250.000 DWT, 25-3-2026 kiel gelegd onder bouwnummer SHANGHAI WAIGAOQIAO H1580, 16-3-2027 geplande oplevering als MPF6 / FAST4WARD NO. 6 aan Single Buoy Moorings, Marly, Zwitserland, in beheer bij SBM Offshore, vlag: Bahamas.

FLOOR, IMO 9667344 (NB-322), Vehicles Carrier, 17-5-2013 kiel gelegd, 30-9-2013 te water, 17-12-2013 opgeleverd door Imabari Shipbuilding Co. Ltd., Marugame Headquarters (1617) als FREMANTLE HIGHWAY aan Luster Maritime S.A. Higaki Sangyo Kaisha Ltd., Panama (3EYO5), in beheer bij Shoei Kisen K.K. en Wallem Shipmanagement Ltd., Hong Kong. 59.525 GT, 19.152 NT, 18.549 DWT. 199,97 (192,00) x 32,26 x 21,31 x 10,017 meter. 6.220 personenauto's. 21,7 kn. Lifeboats Type, No. & Person: 3 2 x (25). Rescue Boats Type, No. & Person: 1 1 x (6). Liferafts Type, No. & Person: 1 1 x (6) 1 2 x (25). 12.240 kW, 8 cyl, 2 tew, 600 x 2300, 94 rpm., Kobe Diesel Co. Ltd. 4-7-2023 te Livorno. 18-7-2023 te Portbury. 21-7-2023 te Zeebrugge. 23-7-2023 te Bremerhaven. 25-7-2023 van Bremerhaven naar Port Said, Singapore en Japan met 3.784 nieuwe auto's (o.a. Volkswagen, BMW en Mercedes-Benz) aan boord, waaronder 25 elektrische auto's. 26-7-2023 om circa 00:30 uur varend ten noorden van Ameland in de scheepvaartroute brak er brand uit aan boord. Eén bemanningslid is om het leven gekomen en er vielen meerdere gewonden, verschillende opvarenden sprongen in het water en zijn gered door ANNA MARGARETHA van de K.N.R.M. De mensen die aan boord sprongen, liepen ernstige ademhalingsproblemen en verschillende botbreuken op. De overige mensen zijn met een helikopter van boord gehaald. De sleepboot HUNTER heeft een noodverbinding met het schip en hield het schip gecontroleerd in positie, stand-by BAREND BIESHEUVEL (IMO: 9226255). Het contract tot de berging ging naar Multraship en

Smit Salvage. De NORDIC, later vervangen door de FAIRPLAY-30, GUARDIAN, MULTRASALVOR 4, ARCA en FRANS NAERBOUT stand-by, konden alleen koelen vanwege gevaar tot kapseizen, 28-7-2023 vastgemaakt door de FAIRPLAY-30, er bleken geen 25 maar 498 elektrische auto's aan boord te staan, dreef 9,2 mijl noord van Terschelling later op de dag 12,4 mijl, ter plaatse waren de volgende schepen: GUARDIAN (sleepboot), MULTRASALVOR 4 (bergingsvaartuig), HUNTER (sleepboot), later op de dag naar Terschelling en ARCA (oliebestrijdingsvaartuig).

30-7-2023 vertrokken uit de scheepvaartroute naar een locatie op 9 mijl noord van Ameland met de FAIRPLAY-30 en MULTRATUG 20, stand-by GUARDIAN, MULTRASALVOR 4 en BRUTUS.

31-7-2023 op de tijdelijke locatie na een reis van circa 36 mijl, gaande gehouden door de sleepboten BRUTUS en MULTRATUG 20,

1-8-2023 stand-by ARCA, GUARDIAN, FAIRPLAY-30, MULTRATUG 20, MULTRASALVOR 4 en BARNEY. BRUTUS later naar de Eemshaven

3-8-2023 naar de Eemshaven met de FAIRPLAY-30, MULTRATUG 20, WATERLINES, WATERSTRAAT, MULTRASALVOR 4, BARNEY en ARCA.

21-9-2023 vertrokken met de sleepboot MULTRATUG 3 naar de Botlek, assistentie van de sleepboot EN AVANT 25, stand-by MULTRASHIP PROTECTOR, 23-9-2023 vanaf de Maasmond stand-by / assistentie van de sleepboten FAIRPLAY I en FAIRPLAYX, 23-9-2023 bij Damen Verolme Rotterdam, 2^e Werkhaven in de Botlek. 26-9-2023 overgenomen door KOOLE Contractors, Vijfhuizen (KOOLE B.V).

5-10-2023 verhaald naar Verolme Dok 5 in de 1^e Werkhaven.

17-12-2023 verkocht aan Luster Maritime/Higaki Sangyo, vlag: Panama (3EYO5), p/a Shoen Kisen Kaisha Ltd. (Shoen Kisen K.K.) Imabari-shi, Ehime-ken, Japan, in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd., Hong Kong. 14-10-2024 van Verolme Dok 6 met de sleepboten VB ROTTERDAM, en VB EBRO, assistentie in de Botlek van de VB STERLING naar het Calandkanaal en op de BOKA VANGUARD gezet, 18-10-2024 verhaald van het Calandkanaal naar de Prinses Alexiahaven, 20-10-2024 vertrokken naar Ningde, China, 13-12-2024 ETA te Ningde.

11-2025 verkocht aan Shandong Taiping Shipping Co., Hong Kong, China, vlag: Panama (3EYO5), 11-2025 herdoopt OCEAN EVA.



FRISIAN FUTURE, IMO 1036824 (NB-335), General Cargo Ship, 7.086 GT, 8.500 DWT, 9-2023 in aanbouw te Mangalore op de voormalige werf van Chowgule Shipbuilding onder bouwnummer C-311, 5-12-2025 te water gelaten, 31-1-2026 geplande oplevering, 29-4-2026 aanvang proefvaart, 13-5-2026 opgeleverd (LR) als FRISIAN FUTURE aan Beheermaatschappij Frisian Future, Sneek (PEAO), in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek. 113,18 (109,58) x 18,60 x 11,80 x 6,850 meter. 17-5-2026 vertrokken van Mangalore naar Tuticorin, India. (Foto: Boomsma Shipping).

GLAS DOWR, IMO 9116620 (NB-324), Offshore Processing Ship, 13-7-1995 kiel gelegd, 20-12-1995 te water gelaten als NISSOS HERACLIA voor Glafki (Hellas) Maritime Cpo., Athene, 1996 verkocht aan Bluewater Engineering B.V., Panama (3FWU5), herdoopt GLAS DOWR, 8-3-1996 opgeleverd door Namura Shipbuilding Co. Ltd., Imari (944). tanker, 56.924 GT, 31.742 NT, 105.329 DWT. 14,5 kn. 14.719 EPK, 10.827 kW, 7 cyl, 2 tew, 620 x 2150, Sulzer, Mitsubishi Heavy Industries Ltd. 28-3-1996 te Singapore. 2-5-1996 gearriveerd te Belfast om verbouwd te worden. 10-12-1996 te Tees. 1996/1997 verbouwd tot

Offshore Processing Ship zonder eigen voortstuwing, 56.924 GT, 31.742 NT, 97.523 DWT. 240,99 (232,00) x 42,00 x 21,20 x 14,936 meter. 7 ladingtanks, L 119.599 m³. Vóór 30-7-1997 gearriveerd op Durward-Dauntless Field en ingezet als Storage Vessel.



1998 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A. (PJZN). 13-7-1999 gearriveerd op de Tyne voor onderhoud en verbouwing. 9-1999 opgelegd. 2000 verkocht aan Bluewater (Glas Dowr) N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp. 25-6-2002 te Cape Town. 1-4-2003 van Cape Town. Vóór 10-7-2003 gearriveerd op Sable Field, ingezet als FPSO. 26-12-2008 te Cape Town. 10-10-2020 vlag: Curaçao (PJZN). 20-2-2013 in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp. 4-2013 verkocht aan Bluewater Glas Dowr B.V., vlag: Curaçao (PJZN), in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp. 12-3-2016 opgelegd. 16-1-2025 van Hsinta Anchorage naar Port Karingon, Skagerrak, Zweden. 2025/6 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 5-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Piet Sinke <https://maasmondmaritime.com/nl/home/>).

HANZE GÖTEBORG, IMO 9646780 (NB-322), 8-2-2010 contract, 26-12-2011 (NV) kiel gelegd, 28-6-2012 rond 06:00 uur te water gelaten bij Qidong Daoda Heavy Industry Co. Ltd., Qidong, China onder bouwnummer QIDONG DAODA Dd025, in aanbouw voor Hanzevast Shipping B.V., Groningen, 24.180 GT, 35.000 DWT, 10/11-2012 geplande oplevering, 12-7-2013 (NV) 23-7-2013 (Hanzevast) opgeleverd als HANZE GÖTEBORG aan General Partner Hanzevast Shipping 7 B.V., Groningen, in beheer bij Hanzevast Shipping B.V., Groningen, roepsein PCPK. 24.210 GT, 11.618 NT, 35.000 DWT. 179,99 (176,76) x 30,05 x 14,70 x 10,000 meter. 9.485 EPK, 14 kn. Als eerste werk stond een reis met kunstmest gepland naar Rio Grande of Vitória te Brazilië via Kaap de Goede Hoop. 12-7-2013 verkocht aan General Partner m.s. Hanze Göteborg B.V., Groningen, in beheer bij Hanzevast Shipping B.V., Groningen en Hanzevast Shipmanagement B.V., Groningen. 15-8-2013 vertrokken van Yantai. 14-10-2024 op Bahrain Anchorage herdoopt UNIGLOBE. 5-2026 herdoopt HANZE GÖTEBORG.

HARNS, IMO 9080675 (NB-330), 1994 opgeleverd als HARNS door Peters Scheepsbouw B.V., Kampen (436) aan S.J. Switink, Harlingen. 26-7-2004 verkocht aan C.V. Waldship, Woudsend (B.M. van Lent, Indijk), herdoopt MITHRIL. 2006 via Dick van der Kamp Shipsales B.V. verkocht aan Baltnautic Shipping Ltd., Klaipeda, vlag: Litouwen, 9-2006 herdoopt LYRIKA. 12-2-2012 om 22:15 uur op circa 11 mijl ten zuidoosten van Helgoland, ten anker liggend, in aanvaring gekomen met een vrachtschip, deze stopte na de aanvaring niet, later door de Bundespolizei aangehouden, bij de kapitein een bloedproef afgenomen (0,7 promille) en door Staatsanwaltschaft een bankgarantie van € 5.300 vastgesteld. 12-2024 vlag: Letland (YLLY). 10-5-2026 verkocht aan Doris Ventures Inc., Tirana, 5-2026 vlag: Belize (V3UJ8), in beheer bij Newmed Shipping S.A., Athenr, 5-2026 herdoopt DEA.

HONDIUS, IMO 9818709 (NB-339), 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 vertrokken van St. Helena. 10-5-2026 gearriveerd te Puerto de Granadilla, Tenerife. 11-5-2026 vertrokken van Puerto de Granadilla naar Rotterdam, 18-5-2026 ETA te Rotterdam, 18-5-2026 gearriveerd aan steiger 7 op het Calandkanaal. 31-5-2026 verhaald naar Waalhaven volledig gereinigd te worden. 6-6-2026 vertrokken van Rotterdam naar Longyearbyen, Svalbard en Jan Mayen.

Drie passagiers per medische evacuatie vervoerd

De "Hondius" heeft toestemming gekregen om aan te meren in een haven op de Canarische Eilanden, ofwel Gran Canaria of Tenerife. Het ministerie van Volksgezondheid in Madrid maakte bekend dat dit besluit is genomen in overleg met de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) en de EU, in overeenstemming met het internationaal recht en humanitaire beginselen. De president van de Canarische Eilanden, Fernando Clavijo, was aanvankelijk van plan het cruiseschip de toegang te weigeren. Clavijo rechtvaardigde dit besluit door te verwijzen naar een gebrek aan garanties voor de openbare veiligheid gezien de dreiging van het virus. Clavijo, lid van de conservatieve oppositiepartij Partido Popular, zegt een spoedoverleg te hebben aangevraagd met de Spaanse premier Pedro Sánchez.

Het schip lag op 6 mei nog steeds voor anker bij Kaapverdië. Het aantal besmettingen stond op dat moment op zeven zieken, van wie er twee officieel besmet waren met de zogenaamde Andesvariant. Deze specifieke variant kan van persoon tot persoon worden overgedragen door nauw contact. Er waren nog twee mensen aan boord die symptomen vertoonden en zo ziek waren dat ze van boord moesten worden gehaald. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) vermoedde ook een besmetting bij een derde persoon, maar deze persoon had slechts lichte koorts. De evacuatie van beide zieken, samen met een gast die in contact was geweest met een passagier die op 2 mei was overleden, vond plaats op 6 mei met de reddingsboot SANTA CATARINA. Twee gespecialiseerde vliegtuigen waren onderweg naar Kaapverdië om hen naar Nederland te vervoeren voor verdere medische behandeling. Een man met de diagnose hantavirus wordt behandeld in Zürich. Er werd niet gemeld hoe het met de patiënt ging, noch was duidelijk wanneer hij het schip verliet en naar Zwitserland reisde.

Het Europees Centrum voor ziektepreventie en -bestrijding (ECDC) voerde een grondig onderzoek uit aan boord van het schip om te bepalen welke personen dringend geëvacueerd moesten worden van Kaapverdië. De exacte aanloophaven is nog niet vastgesteld. Bij aankomst zullen de bemanning en passagiers worden onderzocht, indien nodig medisch behandeld en gerepatriëerd naar hun thuisland. Kaapverdië kan deze operatie niet zelf uitvoeren. De Canarische Eilanden waren daarom de dichtstbijzijnde locatie met de benodigde capaciteit. Tot nu toe zijn drie passagiers van de Nederlandse HONDIUS overleden: een Nederlands echtpaar en een vrouw uit Passau. De WHO meldt momenteel in totaal zeven gevallen. Er wordt vermoed dat deze besmettingen afkomstig zijn van het overleden Nederlandse echtpaar, dat het virus mogelijk heeft opgelopen toen zij nog aan land waren in Argentinië. (Timsen, 6-5-2026).

Drie passagiers overleden na uitbraak van hantavirus

Drie mensen, onder wie een 78-jarige vrouw uit Passau, zijn overleden na een vermoedelijke uitbraak van het hantavirus aan boord van de 'Hondius', onderweg van Ushuaia naar de Kaapverdise 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 in St. Helena op 11 april 2026. 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. Zij overleed op 27 april in een ziekenhuis in Johannesburg. Het derde dodelijke slachtoffer, een Duitse passagier, overleed op 3 mei nog aan boord van het schip.

Een andere 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 het hantavirus was positief. (Timsen, 10-5-2026).

Evacuatie gaat volgens plan

De evacuatieoperatie van passagiers en een deel van de bemanning van de 'Hondius' werd in de vroege ochtend van 10 mei gestart en verliep precies volgens plan. De 14 Spaanse staatsburgers waren de eersten die van boord gingen, aan boord van twee Zodiac-rubberboten, met zeven passagiers per boot. Daarna was Nederland aan de beurt, dat ook de evacuatie van burgers uit Duitsland, België en Griekenland, evenals een deel van de bemanning, zou coördineren. Alle passagiers bleven asymptomatisch. De ontscheping vond plaats per Zodiac-boot zodra het vliegtuig dat overeenkwam met de nationaliteit van de groep klaar was voor vertrek. Toen een boot de pier bereikte, ging de groep direct per bus naar de landingsbaan voor hun vlucht, een rit die ongeveer tien minuten duurde. Vervolgens vertrokken de verschillende geplande vluchten achter elkaar: Canada, Turkije, Frankrijk, Groot-Brittannië, Ierland en de Verenigde Staten. Aan land had de Militaire Noodhulpdienst (UME) drie bussen klaarstaan die waren uitgerust met de juiste gezondheids- en veiligheidsprotocollen. Een verpleegkundige begeleidde de passagiers tijdens hun reis naar de internationale luchthaven Tenerife Zuid. Padilla bevestigde bovendien dat de Spaanse staatsburgers als eersten van boord zouden gaan. De laatste vlucht stond gepland voor de middag en zou Australische burgers vervoeren. Isolatie van de burgerbevolking en beschermende maatregelen bij ontscheping Zoals uitgelegd door de minister van Volksgezondheid, gingen alle passagiers van boord met een FFP2-masker als extra preventieve maatregel. Deze maatregel gold ook voor personen die operationeel contact onderhielden tijdens de transfers, inclusief bustransfers, evenals logistiek personeel. Passagiers die van boord gingen, mochten slechts een kleine, gesloten tas meenemen met essentiële handbagage, met name hun documenten, mobiele telefoon, oplader, basisbenodigdheden en persoonlijke bezittingen. Noch de resterende bagage, noch het lichaam van de overledene werd van boord gebracht op de Canarische Eilanden; deze bleven aan boord samen met een deel van de bemanning. Daarnaast waren er protocollen van kracht om het zorgpersoneel te beschermen, dat te allen tijde de juiste persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM's) droeg.

Enkele minuten voor half zeven 's ochtends arriveerde het schip voor de kust van Granadilla om voor anker te gaan, zoals eerder afgesproken. Het schip werd begeleid door een loodsboot en gevolgd door een sleepboot, die beide assisteerden bij de manoeuvres voor het binnenvaren en ankeren in het havengebied. In totaal namen 325 leden van de Guardia Civil en 33 politieagenten deel aan de evacuatieoperatie. Op 11 mei zal Nederland een vlucht sturen om de resterende personen die gerepatriëerd moeten worden op te halen. Na de evacuatie zal het schip zijn reis naar Nederland voortzetten, waar een grondige desinfectie en de afhandeling van de resterende materialen zal plaatsvinden volgens internationale protocollen. (Timsen, 10-5-2026).

Franse passagiers vertoonden symptomen tijdens hun repatriëringsvlucht

Een van de vijf Franse staatsburgers die op 10 mei in Tenerife van de 'Hondius' werden geëvacueerd, vertoonde symptomen aan boord van de repatriëringsvlucht. Tot nu toe zijn in totaal 77 mensen van boord gehaald en naar Madrid vervoerd (de 14 Spanjaarden), evenals naar Frankrijk, Canada, Nederland, het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Turkije. Alle vijf Fransen zijn onmiddellijk in strikte isolatie geplaatst tot nader order. Ze krijgen allemaal medische zorg en zullen worden getest en een uitgebreide gezondheidscheck ondergaan.

Kort na 18:30 uur zijn tot nu toe 14 mensen geëvacueerd naar Madrid, vijf naar Frankrijk, vier naar Canada, 26 naar Nederland, 22 naar het Verenigd Koninkrijk, twee naar Ierland en drie naar Turkije. Er stonden nog drie vliegtuigen gepland: één naar de Verenigde Staten met 17 mensen aan boord, vertrekkend rond 20:00 uur; en op 11 mei één naar Australië met zes personen aan boord, waaronder Australiërs, Nieuw-Zeelanders en een Brits paspoorthouder die in Australië woont, evenals een tweede vlucht naar Nederland met 23 passagiers die vervolgens naar andere landen zullen reizen. 30 bemanningsleden blijven aan boord van het schip om het naar de haven van Rotterdam te navigeren.

De Spaanse staatsburgers – 13 passagiers en één bemanningslid – waren de eersten die van boord gingen aan boord van twee motorboten, met zeven personen per boot, die hen naar de haven brachten. Vervolgens werden ze per bus van de UME (Militaire Noodhulpdienst) naar de luchthaven Tenerife Zuid gebracht. Bij aankomst in het vliegtuig ondergingen ze een desinfectieprocedure en kregen ze beschermende medische pakken aangetrokken. Kort na 15.00 uur landden ze in Torrejón de Ardoz (Madrid) en werden ze opgenomen in het Gómez Ulla-ziekenhuis, waar ze in quarantaine werden geplaatst. De duur van hun isolatie moest nog worden vastgesteld door de gezondheidsautoriteiten, in afwachting van de noodzakelijke medische evaluatie.

Hoewel aanvankelijk werd aangegeven dat de passagiers uit Nederland direct na de Spanjaarden zouden worden geëvacueerd, waren het uiteindelijk de Franse passagiers die als tweede het schip verlieten. Deze wijziging in de volgorde van ontschepping was te wijten aan de beschikbaarheid van vliegtuigen. De vijf Fransen – van wie er één symptomen van het virus vertoonde – zijn geland op de luchthaven Le Bourget, ten noorden van Parijs. Elk van hen werd in een aparte ambulance vervoerd naar het Bichat-ziekenhuis in het 18e arrondissement van Parijs, waar ze 72 uur in quarantaine zullen verblijven voor een volledige medische evaluatie. Na afloop van deze periode in het ziekenhuis zullen de regionale gezondheidsdiensten de monitoring overnemen van de personen die zijn blootgesteld aan het hantavirus maar asymptomatisch blijven in hun respectievelijke thuisregio's. In totaal moeten de vijf personen 45 dagen in isolatie blijven volgens een speciaal daarvoor opgesteld surveillanceprotocol. (Timsen, 10-5-2026).



Aankomst HONDIUS op het Calandkanaal, 18-5-2026, foto: Ruud Zegwaard

Franse passagier aan de beademing, 11 bevestigde gevallen van hantavirus

Na de evacuatie van de 'Hondius', die op 13 mei op weg was naar de Spaanse wateren in de Noord-Atlantische Oceaan, is een Franse vrouw, die besmet is met het hantavirus, ernstig ziek geworden. Ze is

opgenomen in een beademingsapparaat in het Bichat-ziekenhuis in Parijs. Het apparaat is bedoeld om haar longen en hart te ontlasten en de organen de nodige tijd te geven om te herstellen. Italië en Groot-Brittannië hebben ondertussen verdere voorzorgsmaatregelen genomen. Het aantal gemelde gevallen in verband met de uitbraak aan boord is nu gestegen tot in totaal 11, waarvan er negen door laboratoriumtests zijn bevestigd, aldus de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). In Italië zijn nog twee mensen getest op een mogelijke hantavirusinfectie: een Argentijnse toerist en een man uit de Italiaanse regio Calabrië. Beiden waren recent in een getroffen gebied geweest of hadden contact gehad met besmette personen. Groot-Brittannië heeft besloten tien staatsburgers te repatriëren en hen uit voorzorg in quarantaine te plaatsen, omdat zij zich in afgelegen eilandgebieden bevonden of contact hadden gehad met bevestigde gevallen. De besmette passagiers van het cruiseschip "Hondius" hadden een reis over de Zuid-Atlantische Oceaan gemaakt, waarbij ze op hun route van Argentinië naar Kaapverdië verschillende tussenstops hadden gemaakt. (Timsen, 13-5-2026).

De twaalfde persoon testte positief op het hantavirus

Een Nederlands bemanningslid van de 'Hondius' is positief getest op het coronavirus tijdens zijn quarantaine in Nederland. Het nieuwe geval, dat op 22 mei door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) werd bekendgemaakt, brengt het totale aantal besmettingen dat verband houdt met de uitbraak op de 'Hondius' op 12. Het bemanningslid, dat in Tenerife van boord ging, werd gerepatriëerd naar Nederland en is sindsdien in quarantaine. Alleen bemanningsleden bevonden zich nog aan boord en zij werden bij aankomst getest op het virus. Ze verblijven in quarantaine in campers die zijn uitgerust met voedsel en satellietcommunicatie. (Timsen, 22-5-2026).

De kapitein keert binnenkort naar huis terug

De Poolse kapitein Jan Dobrogowski van de 'Hondius' is negatief getest op het haabtavirus en zou naar verwachting spoedig naar huis terugkeren. Hij heeft drie negatieve testresultaten ontvangen en vertoonde op 22 mei geen symptomen van de infectie. De kapitein zal de komende dagen, hoogstwaarschijnlijk per auto, teruggebracht worden naar Polen en naar de isolatie-afdeling van het Instituut voor Maritieme en Tropische Geneeskunde in de noordelijke stad Gdynia worden gebracht. De Poolse autoriteiten stonden voortdurend in contact met Dobrogowski, het Poolse consulaat in Nederland en Nederlandse functionarissen. De 'Hondius' wordt momenteel gedesinfecteerd in Rotterdam. (Timsen, 23-5-2026).

De "Hondius", die in Rotterdam lag, heeft van de autoriteiten toestemming gekregen om de vaart te hervatten, terwijl de quarantaine voor sommige passagiers nog steeds van kracht is. Op 28 mei verlengden de Australische autoriteiten de quarantaine voor een aantal gasten van het cruiseschip tot 23 juni. Na afronding van de inspecties zal de "Hondius" op 13 juni de haven van Rotterdam verlaten, nadat het schip met succes was gedesinfecteerd volgens de voorgeschreven richtlijnen. (Timsen, 1-6-2026).



ITALIAN EXPRESS, IMO 9474395 (NB-284), containerschip, 28-3-2011 te water gelaten bij Nanjing Wujiazui Shipbuilding Co. Ltd., Nanjing onder bouwnummer WJZ033, 26-7-2011 te Nanjing gedoopt ITALIAN EXPRESS door mevr. Annelies Bosch (echtgenote van Hans Schrijver, Superintendent Shipmanagement Vroon B.V.), 5-1-2012 opgeleverd aan Vroon Express 5 B.V., U.K., roepsein ZDKF9, in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 12.514 GT, 5.387 NT, 14.237 DWT, 1085 TEU, 158,00 (148,50) x 23,50 x 11,90 x 8,600 meter, 19 kn. 6-1-2012 vertrokken van de werf, ging varen in timecharter voor STX Pan Ocean. 14-2-2020 om tijdens een reis van Gdansk naar Rotterdam om 09:30 uur te Brunsbüttel tegen de sluis gevaren, dat resulteerde in flinke schade van de sluis, het schip liep lichte schade op, ten anker

gebracht op Northwest Anchorage voor onderzoek en inspectie. 15-2-2020 op de Maasvlakte. 8-2020 verkocht aan South Sea B.V., Gibraltar, in beheer bij Vroon B.V., Breda en Fleet Management Ltd., Hong Kong, China. 12-2020 verkocht aan Nordic Italia Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., 21-12-2020 (FM) te Antwerpen onder de vlag van Madeira (PMD) gebracht, roepsein CQEP8, in beheer bij Nordic Hamburg Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 23-12-2020 vertrokken van Antwerpen naar St. Petersburg, 27-12-2020 ETA te St. Petersburg. 19-6-2021 aankomst te Klaipėda, Litouwen. 21-6-2021 (GL) herdoopt NORDIC ITALIA. (Foto: Hannes van Rijn, 3-3-2020. Maasmond).

Aanvaring bij Brunsbüttel

Op 31 mei 2026 vond er een aanvaring plaats tussen het zwareladingsschip UHL FRESH (IMO: 9972505), onderweg van Eemshaven naar Mukran, en de NORDIC ITALIA, op weg van Antwerpen naar Helsinki, in de noordwestelijke ankerplaats van het Kielkanaal bij Brunsbüttel. Om 5:43 uur passeerde het zwareladingsschip het aangemeerde containerschip, dat vanaf zee naderde en eveneens van plan was om met lage snelheid aan te meren. De lage snelheid en de daaruit voortvloeiende verplaatsing als gevolg van het uitgaande tij leidden tot de aanvaring. De bakboord achtersteven van de UHL FRESH raakte de stuurboord boeg van de NORDIC ITALIA. Beide schepen liepen schade op tot ongeveer zes meter boven de waterlijn. Er vielen geen gewonden en er lekte geen brandstof.

Het Duitse federale agentschap voor de scheepvaart en hydrografie (BG Verkehr) heeft een vaarverbod voor beide schepen uitgevaardigd totdat hun respectievelijke classificaties zijn bevestigd. De waterpolitie heeft een rapport over het ongeval opgesteld. Om 18.20 uur hervatte de 'Nordic Italia' haar reis met een verwachte aankomsttijd van 2 juni, gevolgd door de UHL FRESH om 21.30 uur met een verwachte aankomsttijd van 1 juni. (Timsen, 1-6-2026).

IVER EXACT, IMO 9171498 (NB-336), 14-5-1997 (NV) besteld, 22-6-1998 gelegd, 20-1-1999 opgeleverd door Halla Engineering & Heavy Industries Ltd., Samho Shipyard (1054) als IVER EXACT aan Motorschip "Product Exact" B.V., Breskens, in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 29.298 GT. 23-1-1999 gearriveerd te Iwakuni op de 1e reis. 4-1999 gearriveerd te Rotterdam. 12-4-1999 vertrokken naar Punta Arenas. 2005 verkocht aan Broström Tankers AB, Gothenborg-Zweden, 20-2-2006 overgedragen en herdoopt BRO PREMIUM. 23-11-2010 (e) verkocht aan Møller-Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken, in beheer bij Handytankers K/S, Kopenhagen en Brostrom Ship Management AB, Gothenborg, herdoopt CAMILLA MÆRSK. 6-11-2012 (e) verkocht aan Maersk Tankers A/S, Kopenhagen, in beheer bij Handytankers K/S, Kopenhagen en Maersk Tankers A/S, Kopenhagen voor A.P. Møller. 7-2015 verkocht aan UML Chiltern Limited, North Wing, Wembley, United Kingdom (Union Maritime Ltd.), 3-11-2015 op Tema Anchorage, Ghana overgedragen, 6-11-2015 vlag: Marshall Island, roepsein V7PW8, in beheer bij Union Maritime Ltd. en Anglo-Eastern Shipmanagement, herdoopt CHILTERN. 20-10-2018 in beheer bij Union Maritime Ltd. en Atlantic Ship Management Ltd. 12-6-2019 verkocht aan Splendour Marine Services Inc., Monrovia, Liberia, vlag: Panama, roepsein 3FMF6, in beheer bij Splendour Marine Services Inc. en Shane Marine Services Pvt. Ltd., Kerala, India, 6-2019 herdoopt SPLENDOUR CHILTERN. 9-5-2023 verkocht aan Great Eastern Investments Inc., Panama, roepsein 3FMF6, in beheer bij Global Tankers Pvt. Ltd., Chandigarh, India, herdoopt CHILTERN. 19-8-2023 in beheer bij Glory International FZ-LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates. 6-2024 vlag: Eswatini (eSwatini) (FALSE). 28-8-2024 verkocht aan Chil 1 Shipping Lines Inc., vlag: Gambia (C5J280), in beheer bij Glory International FZ-LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates, herdoopt CHIL 1. 6-2025 vlag: Aruba (FALSE) (8RAZ56), ook gezien met vlag: Bonaire, Saint Eustatius & Saba (FALSE) (PJA58), 6-2025 herdoopt AL JAFZIA. 29-12-2025 vertrokken van Khor al Fakkan, United Arab Emirates. 1-2026 vlag: Guyana (FALSE), 1-2026 herdoopt CHILTERN. 2026 verkocht voor sloop naar India. 24-1-2026 ten zuiden van India. 2-2026 vlag: Nicaragua (FALSE) (H7ZB5).

In beslag genomen tankers naar Alang gestuurd

Het Hooggerechtshof van Mumbai in India heeft bevolen dat de aangehouden schepen STELLAR RUBY (IMO 9555199), ASPHALT STAR (IMO 9463528) en CHILTERN, voorheen bekend als de AL JAFZIA, die alle drie op 6 februari voor de kust van Mumbai waren onderschept, naar de sloopwerf van Alang in Gujarat moeten worden overgebracht.

De eigenaren van de schepen dienden een verzoekschrift in om de schepen vrij te geven en toestemming te krijgen om uit te varen terwijl het onderzoek loopt. De rechtbank beval echter op 6 mei de schepen van Mumbai naar Alang te brengen, vanwege zorgen over de maritieme veiligheid en de navigatierisico's die het met zich meebrengt om de schepen voor langere tijd voor anker te laten liggen.

De tankers werden door de Indiase kustwacht aangehouden op ongeveer 100 zeemijl ten westen van Mumbai in de Arabische Zee. De Indiase autoriteiten beweerden dat de schepen zich bezighielden met ongeautoriseerde STS-overslagoperaties met Iraanse bitumen en brandstof, waarbij gebruik werd gemaakt van misleidende praktijken, waaronder het uitschakelen van hun locatievolsystemen.

Tijdens de hoorzitting op 6 mei deed een advocaat die de kustwacht en de directeur-generaal van de scheepvaart vertegenwoordigde, het Hooggerechtshof van Mumbai mee dat een andere kamer van hetzelfde hof op 5 mei de vrijlating had bevolen van 50 gestrande zeevarenden, die ongeveer drie maanden lang onder erbarmelijke omstandigheden aan boord van de schepen waren vastgehouden.

De bemanningsleden van de tankers zouden naar verluidt hebben moeten overleven op slechts 300 ml drinkwater per dag, zonder elektriciteit of andere essentiële benodigdheden aan boord. De eigenaren

vroegen om extra tijd voor de vervanging van de bemanning, maar dit verzoek om de vrijlating van de bemanningsleden uit te stellen werd afgewezen.

De advocaat betoogde verder dat de schepen zonder bemanning een groot risico vormden voor de maritieme veiligheid en het scheepvaartverkeer. Hij stelde voor de schepen naar de sloop te Alang te brengen, aangezien juridische procedures en geschillenbeslechting aanzienlijke tijd in beslag kunnen nemen.

Na de pleidooien wees de rechtbank het verzoek van de eigenaren af om hun schepen vrij te laten varen en gelastte in plaats daarvan dat ze naar Alang zouden worden overgebracht, waar ze onder toezicht van de autoriteiten zouden blijven in afwachting van de uitspraak in de zaak. (Timsen, 9-5-2026).



JOLYN, IMO 9374686 (NB-282), 4-11-2006 gedoopt JOLYN door mevrouw Lyn Boyle en te water gelaten bij Scheepswerf Peters B.V. te Kampen, 3-1-2007 verhaald van Kampen naar Kornwerdersand, 4-1-2007 verhaald naar Harlingen, 5-1-2007 proefvaart op de Eems, 11-1-2007 te Delfzijl opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (1012) aan John McEvoy Roker Shipping Ltd., Willemstad-N.A., roepsein PJWG, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor John McEvoy. 2.528 GT. 13-1-2007 geladen met zout vertrokken op de eerste reis Harlingen naar Mäntyluoto, Finland. 11-1-2007 (e) verkocht aan Roker Shipping N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Drenth Ship Consult. 23-5-2008 in beheer bij Toner Technical & Marine Ltd. 19-7-2010 in beheer bij Corrib Ship Management Ltd., Dublin. 11-12-2020 (e) verkocht aan Eems Beheer XV B.V., Delfzijl, vlag: Nederland, roepsein PDVR, in beheer bij Corrib Ship Management Ltd., Dublin. 10-6-2021 van Antwerpen naar Silloth geladen met 3.390 ton kunstmest. 10-6-2021 op Dover Strait Traffic Separation Scheme problemen opgelopen met de machine in positie 51.17.09.0 NB. en 001.48.26.4 OL., door de bemanning gerepareerd en de reis vervolgd. 13-6-2021 te Silloth. (Foto: Koos Goudriaan, 4-8-2020, Rüsterbergen. N.O.K.).

Acht gewonden op brandend vrachtschip te Hamburg

Op de middag van 24 mei 2026 brak er brand uit op de JOLYN in de buurt van de Kleine Grasbeek in de haven van Kühwerder bij Hamburg. De brandweer werd gealarmeerd nadat er rook uit het schip kwam, dat na aankomst vanuit Humber was afgemeerd bij loods 69-70. Bij aankomst van de eerste hulpdiensten was er al duidelijk dikke rook te zien die uit het achterste gedeelte van het schip kwam. Op dat moment had de bemanning al de eerste bluswerkzaamheden ingezet.

Naarmate de operatie vorderde, werd vastgesteld dat er brand was uitgebroken in het laadruim van het schip. De brandweer startte onmiddellijk een grootschalige blusoperatie met meerdere brandslangen, waarbij het personeel ademhalingsbescherming droeg. Er werden verschillende operationele sectoren opgezet om de bluswerkzaamheden, de medische hulpdiensten en de logistiek te coördineren. De incidentcommandant verhoogde het alarmniveau, wat leidde tot de mobilisatie van een groot contingent brandweer- en medisch personeel. De watervoorziening voor de operatie werd gedeeltelijk verzorgd door de blusboot "Branddirektor Westphal". Daarnaast werden duikers ingezet om de veiligheid van het personeel te waarborgen. In totaal raakten acht mensen ernstig gewond. Zeven van hen werden door de ambulancedienst van Hamburg naar nabijgelegen ziekenhuizen vervoerd. Onder de gewonden bevond zich een brandweerman die ernstig gewond raakte tijdens de bluswerkzaamheden. Een persoon bleef ter plaatse na medische behandeling. Na de succesvolle beheersing van de brand werden uitgebreide nabluswerkzaamheden en inspecties van het getroffen gebied uitgevoerd. De uiteindelijke temperatuurmetingen gaven aan dat de temperaturen in het getroffen gebied weer tot een veilig niveau waren gedaald. Na afronding van deze werkzaamheden werd de plaats van het incident overgedragen aan de politie van Hamburg voor verder onderzoek naar de oorzaak van de brand. In totaal hebben de beroepsbrandweer van

Hamburg, de vrijwillige brandweer en de ambulancedienst van Hamburg ongeveer 80 personeelsleden ingezet gedurende circa drie uur. (Timsen, 24-5-2026)

LENORE, IMO 9259367, Crude Oil Tanker VLCC, 160.062 GT, 300.976 DWT, 15-7-2004 opgeleverd als ENEOS TOKYO aan Liberian Jerboa Transports Inc, vlag: Japan, in beheer bij Eneos Ocean Corp. 25-5-2022 verkocht aan Beverly Thomson Ltd., 5-2022 vlag: Panama, in beheer bij Amarine Ship Management Pte. Ltd. 5-2022 herdoopt JESSICA D. 12-2023 herdoopt SOLANA. 6-2024 vlag: Palau. 12-6-2024 in beheer bij Gothika Marine LLC, 6-2024 herdoopt DAVINA. 11-10-2024 verkocht aan onbekende koper, 10-2024 vlag: Palau (FALSE), 1-2025 vlag: Curaçao (FALSE) (PJE10). 5-2026 herdoopt LENORE.

In de nacht van 5 juni 2026 heeft het Amerikaanse Indo-Pacific Command opnieuw een staatloze tanker in de Indische Oceaan onderschept, de LENORE, die naar verluidt probeerde zich te verbergen op ongeveer 20 mijl ten zuidwesten van Sri Lanka.

Het schip claimde een valse registratie in Curaçao en had daarvoor ook ten onrechte beweerd onder de vlag van Palau te varen. Het schip staat geregistreerd als verkocht in oktober 2024 aan onbekende kopers en exploitanten. De Verenigde Staten legde de tanker in oktober 2024 sancties op vanwege zijn betrokkenheid bij de Iraanse oliehandel. (Timsen, 5-6-2026).

LEPELAAR, IMO 9681558 (NB-335), Fishing Support Vessel, 2GWM9, 187 GT, 160 DWT, 27-9-2013 opgeleverd. Rijkswaterstaat heeft de voormalige Ierse mosselkutter BS-12 LOTTIE HOLLY aangekocht. Het schip wordt verbouwd tot onderzoeksschip voor de visserij bij Damen Maaskant in Stellendam, de voormalige Maaskant Shipyards, die het schip in 2013 bouwde voor Kim Mould van Myti Mussels Ltd. in Beaumaris. In 2022 nam de familie Dingemanse, die zich meer dan 25 jaar geleden in Wexford vestigde, Myti Mussels over van Kim Mould, inclusief de LOTTIE HOLLY en de BS-8 VALENTE, die al eerder door Mould was opgelegd en te koop werd aangeboden. In de zomer van 2026 zal de LOTTIE HOLLY naar verwachting in de vaart komen onder de naam LEPELAAR, ter vervanging van de STERN, die voor andere onderzoekstaken is ingezet. 5-2026 onder de Nederlandse vlag (PBNB), 5-2026 herdoopt LEPELAAR

LONGPEACE, IMO 1081013, 4-12-2025 kiel gelegd onder bouwnummer SAS 252, 8-6-2026 te water gelaten, in aanbouw voor Longpeace B.V., Groningen, in beheer bij Longship B.V., Groningen.

MAGDALENA, IMO 8822600 (NB-295), 16-1-1990 in aanbouw voorzien van brandmerk: 5717 Z G 1989, 19-6-1990 te water, 12-7-1990 opgeleverd door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Foxhol (264) als MAGDALENA aan Carib Sun N.V., Willemstad-N.A. (PJJP), in beheer bij Ocean-Dolphin Ship Management (O.D.S.M.) N.V. 2.371 GT, 1.434 NT, 4.247 DWT. 88,29 (84,90) x 13,21 x 7,00 x 5,459 meter. 1 ruim, G 5.663 m³, 12 kn. 2.298 EPK, 1.690 kW, V-8 cyl, 4 tew, 250 x 300, 825 omw/min., Wärtsilä 8V25, Wärtsilä Diesel AB, Trollhättan. 1993 in beheer bij Heinrich Hanno & Co. B.V., Rotterdam. 1994 verkocht aan Rederij "Magdalena" B.V., Rotterdam (PFSH), in beheer bij Hanno-OAM Shipping B.V. 1998 in beheer bij Heinrich Hanno & Co. B.V. 22-2-1994 te Sluiskil voorzien van een nieuw brandmerk: 5974 ZG 1994. 2002 in beheer bij Arklow Shipping Nederland B.V. 16-7-2004 verkocht aan Ilze Shipping Co. Ltd., St. John's-Antigua & Barbuda, roepsein V2PG8, in beheer bij Alpha Shipping Agency Ltd., Riga. 15-11-2021 (RI) verkocht aan MN Pride Shipping S.A., Vanuatu (YJXE2), in beheer bij MN Shipping Inc., 26-11-2021 (F) te Istanbul herdoopt MN PRIDE. 23-3-2022 verkocht aan SVR Maritime Corp., Liberia (5LFH2), in beheer bij Vento Deniz İşletmecileri ve Tic. Ltd. Şti., Istanbul, herdoopt SVR MERCURY.

Detentie in Vasto

De SVR MERCURY werd op 26 mei 2026 in Vasto aangehouden vanwege 13 tekortkomingen, waarvan er zeven als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding:

- 1) Certificaat & Documenten - Certificaat voor kapitein en officieren: Niet zoals vereist
- 2) Noodstelsel - Brandoefeningen: Gebrek aan kennis
- 3) Noodstelsel - Noodstuurpositie com/kompasaflezing: Niet operatief
- 4) Arbeidsomstandigheden - Koelcel, netheid en temperatuur: Niet zoals vereist
- 5) Arbeidsomstandigheden - Slaapkamer, extra ruimtes: Niet zoals vereist
- 6) Arbeidsomstandigheden - Verwarming, airconditioning en ventilatie: Niet zoals vereist
- 7) ISM - ISM-certificaat: Niet zoals vereist. Het schip werd op 29 mei weer vrijgegeven en vertrok naar Ravenna, waar het op 30 mei arriveerde. (Timsen, 2-6-2026).

MARINE KITE, IMO 1090662, Chemical/Oil Products Tanker, 4.900 GT, 7.990 DWT, 28-8-2025 kiel gelegd onder bouwnummer ZHEJIANG SHENZHOU SUNSHINE SZ23089, 28-6-2026 geplande oplevering als MARINE KITE aan V-Bunkers Tankers Pte. Ltd., Singapore.

MARLENE GREEN, IMO 9247405 (NB-246), 27-3-2001 kiel gelegd, 12-7-2001 te water gelaten bij Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd. onder bouwnummer 422, 10-12-2001 opgeleverd aan C.V. Marlene Green, Rotterdam, in beheer bij General Shipping & Chartering Services "Gen.Chart" V.o.F., Rotterdam, roepsein PBCJ. 13-6-2002 (e) in beheer bij CEC Shipmanagement Nederland B.V., Rotterdam en General Shipping & Chartering Services "Gen.Chart" V.o.F., Rotterdam. 7-2003 in beheer bij CEC Shipmanagement Nederland B.V., Rotterdam en Beluga GenChart B.V., Rotterdam. 2004 in beheer bij CEC Shipmanagement Nederland B.V., Rotterdam, Holland Ship Service B.V. en Beluga GenChart B.V., Rotterdam. 16-1-2006 (e) verkocht aan Marlene Green B.V., Rotterdam, in beheer bij CEC Shipmanagement Nederland B.V., Rotterdam, Holland Ship Service B.V. en Beluga GenChart B.V.,

Rotterdam. 20-9-2012 (e) verkocht aan Greenfleet Shipping Ltd., Nassau-Bahamas, roepsein C6ZX6, in beheer bij Clipper Project Shipping Ltd., Nassau, Clipper Fleet Management A/S, Kopenhagen en Dania Ship Management Bulk AS (technical managers), 7-11-2012 (m) herdoopt CLIPPER MARLENE. 7-2013 in beheer bij Thorco Shipping AS en Dania Ship Management Bulk AS (technical managers). 11-2015 verkocht aan Marlene Shipping Co. Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Thorco Shipping AS en Dania Ship Management Bulk AS. 16-2-2017 ingezet voor Clipper Steel Services tussen Alabama en Mexico. 6-2017 in beheer bij Clipper Group A/S, Kopenhagen en Dania Ship Management Bulk A/S, Hellerup. 8-4-2018 (mt) gearriveerd te Galveston, U.S.A. 9-4-2018 (e) verkocht aan DZ Yantai Shipping Corp. Ltd., 10-4-2018 (mt) thuishaven: Monrovia, vlag: Liberia, roepsein D5PX3, in beheer bij Sea Ray Shipping Co. Ltd., Qingdao, Shandong, China, herdoopt DZ YANTAI. 11-4-2018 vertrokken van Galveston naar Vila Do Conde Brazil, 22-4-2018 ETA te Vila Do Conde Brazil. 10-2025 vlag: Hong Kong, China (VRXF5). 5-2026 vlag: Rusland (UALF6).

MARGARETHA GREEN, IMO 9187033 (NB-263), casco tot het machinekamerschot gebouwd bij de Sedef werf te Tuzla, Turkije (388), 9-1-1999 kiel gelegd voor achterschip door A. Jobse (vlootbeheerder GenChart) afgebouwd bij De Scheldepoort te Vlissingen onder bouwnummer 388, 15-3-1999 casco opgeleverd door Sedef Gemi Endustrisi A.S., Tuzla (388), 22-4-1999 casco gearriveerd te Vlissingen achter de sleepboot THOMAS DE GAUWDIEF enkele dagen later als gepland omdat in de Golf van Biskaje de sleepverbinding brak, 1999 in dok samengesteld, 31-5-1999 uitgedokt en naar de afbouwkade gesleept, 19-6-1999 gedoopt MARGARETHA GREEN door mevr. J.P. Meiland (echtgenote van de kort daarvoor overleden eigenaar van GenChart), 23-6-1999 terug van de proefvaart, 30-6-1999 opgeleverd door Schelde Scheepsnieuwbouw B.V., Vlissingen (388) aan C.V. "Margaretha Green", Rotterdam, in beheer bij GenChart Shipping & Chartering Services "GenChart." V.o.F., Rotterdam. 3-7-1999 vertrokken op de 1e reis. 8-2000 herdoopt CORAL GREEN. 8-2001 in charter bij Nirint Shipping B.V., Moerdijk, herdoopt NIRINT VOYAGER. 15-4-2002 gearriveerd bij Rotterdam United Shipyards B.V., Schiedam, daar herdoopt MARGARETHA GREEN. 24-4-2002 vertrokken van Rotterdam. 9-2003 in beheer Bij Beluga-GenChart B.V. 26-1-2004 overgedragen aan Margaretha Green G.m.b.H. & Co. K.G., Gibraltar, in beheer bij Beluga Shipping G.m.b.H., Bremen. 13-9-2004 herdoopt NEWPAC CUMULUS. 9-11-2005 (e) in beheer bij Beluga Fleet Management G.m.b.H., Bremen, 21-11-2005 (e) herdoopt MARGARETHA GREEN. 29-9-2010 herdoopt SE VERDANT. 2010 in dienst bij SE Shipping Lines Pte. Ltd., Singapore. 13-3-2011 in beheer bij Hammonia Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 4-2011 (e) thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein A8ZB7, in beheer bij Hammonia Reederei G.m.b.H., Hamburg. 6-2012 herdoopt HR MARGARETHA. 27-2-2017 verkocht aan Felina Development LP, Moldavië, roepsein ER2651, in beheer bij LVR Commercial Ltd., Hong Kong, herdoopt MARGARETHA. 2-2018 verkocht aan SK Turaevo LLC, Moskou, vlag: Rusland, roepsein UBDQ4, in beheer bij Favorit-S LLC. 9-2018 verkocht aan Felina Development LP, Kiev, vlag: Moldavië, roepsein ER2651, in beheer bij SK Turaevo LLC, Moskou. 12-10-2018 verkocht aan Transbay Shipping Ltd., Riga, vlag: Cyprus, roepsein 5BCG5, in beheer bij Rix Shipmanagement SIA, Riga, herdoopt TRANSBAY. 11-10-2019 (e) verkocht aan Sand One Holdings Ltd., Liberia, roepsein D5VG2, in beheer bij SIA 'Rix Shipmanagement', Riga. 6-2022 verkocht aan Transbay Shipping & Trading, Monrovia-Liberia, in beheer bij SIA 'Rix Shipmanagement', Riga. 11-5-2026 verkocht aan Safetrans Shipping Ltd., Monrovia-Liberia (D5VG2), in beheer bij Denham Management Ltd., Shanghai, 5-2026 herdoopt ADEN FORT.

NORDIC ERIKA, IMO 9528495 (NB-250), 25-8-2009 opgeleverd door Marine Projects Ltd., Gdansk (704) als NORDIC ERIKA aan Nordic General Partner Erika B.V., Maasdam, in beheer bij Flinter Shipping B.V. voor Nordic Chartering Ltd., Vaasa, Finland. Roepsein PBTX, 2.663 GT, 3.700 DWT. 8-9-2009 passage Skaw op 1e reis. 18-9-2009 vanaf La Pallice gearriveerd te Antwerpen om te laden voor Vaasa. 29-12-2011 tijdens een reis van Gdynia naar Cork op het Kieler Kanaal om 23:00 uur bij de veerpont te Burg vastgelopen, vlot gebracht door de sleepboot BUGSIER 15, 30-12-2011 om 00:45 uur afgemeerd te Brunsbüttel. 11-2-2010 (e) in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht en Flinter Management B.V., Barendrecht. 11-2014 verkocht aan Flinter Erika B.V., Maasdam, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht en Flinter Management B.V., Barendrecht. 18-11-2016 (e) verkocht aan Nordic Erika B.V., Delfzijl, in beheer bij Nordic Chartering AB, Vaasa, Finland. 15-5-2017 (e) in beheer bij Nordic Chartering AB, Vaasa, Finland en Flagship Management Co. B.V., Farmsum. 4-5-2026 verkocht aan Bora Wind Shipping Co. Ltd., Cyprus (5BAU7), in beheer bij Rederi AB Swedish Bulk, Vastra Frolunda, Zweden, herdoopt VISTEN.

NQ ZINNIA, IMO 9150327 (NB-303), 1998 opgeleverd (RI) door Cantiere Navale de Poli S.p.A., Pellestrina (Venetië) (162) als VENEZIA D. aan Ar.Co.In. S.r.l., Sottomarina di Chioggia, Italië, vlag: Panama, in beheer bij Navigestion S.A.M. 6.875 GT, 10.001 DWT, 10.559 m3. 14 kn. 5.280 kW, Wärtsilä 8L38, Wärtsilä Diesel Oy, Vaasa/Vasa, Finland. 1999 herdoopt JO VENEZIA. 2000 in beheer bij Jo Tankers B.V., Spijkenisse. 5-2000 (e) thuishaven: Venetië. 2000 verkocht aan Harboursland Shipping Ltd., Venetië-Italië, in beheer bij Jo Tankers B.V., Spijkenisse. 2004 in beheer bij Marper S.A.M. 2006 verkocht aan Venezia Shipping B.V., Italië, in beheer bij Maritime Performances B.V., Barendrecht. 7-2006 herdoopt VENEZIA D. 7-4-2009 onder de Nederlandse vlag gebracht, thuishaven Rotterdam, roepsein PBRQ. 3-2015 (e) verkocht aan Gressholmen Shipping Ltd., Rotterdam (N1), in beheer bij Maritime Performances B.V., Barendrecht voor Ar.Co.In. S.p.A., Milaan. 4-7-2016 vanaf Klaipeda gearriveerd te Svetly port, Kaliningrad, geladen met 5.400 ton sojaolie. 6-7-2016 gemeerd aan het SOYA terminal is brand uitgebroken in de machinekamer, 9 brandweereenheden en 2 sleepboten bestreden het vuur, daarna was

de brand snel uit. 11-2-2023 gearriveerd te Las Palmas voor dokbeurt. (N1) 2023 nu in Equasis geregistreerd als Maltholmen Shipping Ltd., Rotterdam. 3-2023 verkocht aan Zinnia Shipping B.V., Rotterdam, roepsein PBRQ, in beheer bij Navquim Ship Management, Rotterdam (Navquim Holding B.V., Barendrecht) en Christiania Shipping B.V., Rotterdam, herdoopt NQ ZINNIA. 2026 verkocht voor sloop naar Denemarken. 14-4-2026 van St. Malo naar Grenå, Denemarken. 18-4-2026 gearriveerd bij Grenå Scrapyard te Grenå (Fornaes Ship Recycling) om gesloopt te worden.



PAUWGRACHT, IMO 8517839 (NB-312) 10-12-1985 kiel gelegd, 11-4-1986 opgeleverd door Miho, Shimizu (1273) als PAUWGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Kloveniersgracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 2005 verkocht aan Corn Crest Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Cornships Management & Agency Inc., Istanbul, 31-12-2005 gearriveerd in de Suezhaven te Amsterdam, 6-1-2006 herdoopt CORN CREST. 11-1-2006 vertrokken van Amsterdam naar Antwerpen. 29-6-2009 (e) herdoopt WHITE RHINO. 5-2011 (e) verkocht aan Ibex Shipping Inc., Phnom-Penh-Cambodja, in beheer bij Azia Shipping Holding Ltd., Vladivostok, roepsein XUDC5, herdoopt LEV YASHIN. 9-2023 vlag: Rusland (UBRH7), 26-9-2023 in beheer bij Azia Shipping Holding Ltd., Nicosia en JSC Sovfracht, Moskou, herdoopt MARIA. 21-4-2026 in beheer bij Azia Shipping Holding Ltd., Nicosia en Azia Shipping Co., Vladivostok, 4-2026 herdoopt LEV YASHIN. (Foto: Teun van der Zee, 20-4-1989).

PEAK SKARV 2, IMO 1035258 (NB-338), General Cargo Ship, 6,595 GT, 7.857 DWT, 7-11-2025 te water gelaten onder bouwnummer HUANGHAI HCY-243, 9-4-2026 geplande oplevering, 21-5-2026 opgeleverd als PEAK SKARV 2 aan Skarv Shipping AS, Bergen-Noorwegen (NIS) (LAYQ8), in beheer bij Peak Project Carriers AS, Nyborg en Grieg Star AS. (Peak CSL Group AS).



PORT CECILE, IMO 9133082 (NB-272), 26-4-1995 contract, 21-4-1997 kiel gelegd, vóór 1-7-1996 te water gelaten bij Halla Engineering & Heavy Industries Ltd., Samho (1018), 9-9-1997 gedoopt PORT CECILE door mevr. Birgit van Wijk (echtgenote van een relatie), 12-11-1997 opgeleverd aan Van Ommeren Tankers (SOFLUMAR), Marseille-Frankrijk. 100% in eigendom. 18-11-1997 gearriveerd te Chiba op de 1e reis. Roepsein FNFJ. 29.083 GT, 11.704 NT, 44.936 DWT. 180,00 (171,00) x (32,20) x 18,80 x 12,205 meter. 16

ladingtanks, 52.038 m³, 16 ladingpompen, totaal 7.200 ton/uur, 170 en 1.500 ton bunkers, verbruik 30,5 ton/dag, 14 kn. 10.150 EPK, 7.466 kW, 6 cyl, 2 tew, 500 x 1910, 117 omw/min., B&W 6S50MC, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Engine & Machinery Division, Ulsan NE-96. 2000 verkocht aan Broström Tankers S.A., Port aux Francais-Kerguelen, Antarctic Terr., 20-8-2000 herdoopt BRO CECILE. 2000 thuishaven en vlag: Marseille-Frankrijk. 2002 verkocht aan Broström Tankers SAS, Marseille-Frankrijk. 2008 verkocht aan Port Cecile S.C.S., Marseille-Frankrijk (Broström Tankers SAS). 9-2010 herdoopt MAERSK CAITLIN. 31-12-2010 (e) verkocht aan Maersk Tankers France SAS, Marseille-Frankrijk. 20-6-2012 (e) verkocht aan Maersk Tankers Singapore Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Maersk Tankers A/S. 5-2015 en-bloc met MAERSK CATHERINE verkocht aan Union Maritime Ltd., Londen, 18-5-2015 (e) verkocht aan UML Harley Ltd., Marshall Islands, roepsein V7CX6, in beheer bij Union Maritime Ltd., Londen en V Ships Asia Group Pte. Ltd., Singapore, herdoopt HARLEY. 4-5-2018 in beheer bij Union Maritime Ltd., Londen en Atlantic Ship Management Ltd. 26-11-2019 verkocht aan Galaxy Carrier Ltd., Liberia, roepsein D5VP5, in beheer bij Galaxy Carrier Ltd., Hong Kong en Golden Ships Management Co. Ltd., Hong Kong, 28-11-2019 herdoopt ECHO. 3-6-2020 verkocht aan Mars Trading Ltd., Panama, roepsein 3EQZ8, in beheer bij Mars Trading Ltd., Marshall Islands en Golden Ships Management Co. Ltd., Hong Kong, 6-2020 herdoopt MULAND. 13-4-2023 in beheer bij Mars Trading Ltd. en Angel Blue Ltd. 2-2024 verkocht aan Easy Connect Ltd., Jiaojiang Qu, Taizhou, Zhejiang, China, vlag: Panama, in beheer bij Ever Shining Ltd., Jiaojiang Qu, Taizhou, Zhejiang, China, herdoopt MAYMEI. 3-2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 3-2026 vlag: Palau (T8A5501). 10-4-202 van Ningbo naar Chittagong, 26-5-2026 gearriveerd op Chittagong Anchorage. 6-2026 vlag: onbekend. (Foto: Roel Zwama, 25-8-2007).

Amerikaanse tanker na aankomst in Chittagong voor recycling onder vuur genomen; importeur wil schip terugsturen

De MAYMEI, die geïmporteerd was voor recycling in Bangladesh, ligt nu voor anker in de haven van Chattogram (Chittagong). Dit komt doordat het Amerikaanse ministerie van Buitenlandse Zaken en het Office of Foreign Assets Control (OFAC) sancties tegen het schip hebben ingesteld als onderdeel van Washingtons bredere inspanningen om de Iraanse petrochemische handel aan te pakken. De chemicaliën-tanker was op 22 mei 2026 in Chattogram aangekomen, nadat deze was verkocht voor sloop. Op 28 mei plaatste de Amerikaanse regering het schip echter op de sanctielijst, waardoor het niet naar een scheepssloopwerf kon worden gebracht. Deze onverwachte ontwikkeling bracht importeur SN Corporation ertoe stappen te ondernemen om het schip terug te geven aan de eigenaar. De geschatte schrootwaarde van het schip bedroeg ongeveer 4,96 miljoen dollar. De Amerikaanse autoriteiten beweren dat de tanker in juli 2024 betrokken was bij het transport van Iraanse petrochemische producten. Naast het schip legden de VS ook sancties op aan de in Hongkong gevestigde eigenaar en commercieel manager, Ever Shining Ltd., en aan een ander schip onder controle van het bedrijf, de Flora.

De SN Corporation heeft de gelden nog niet vrijgegeven. Aangezien de hoofdeigenaar ermee heeft ingestemd het schip terug te nemen, zou het teruggaveproces spoedig van start gaan. De importeur zou desondanks financieel verlies lijden, ondanks het feit dat de betaling voor het schip nog niet is vrijgegeven.

De zaak onderstreepte de toenemende uitdagingen waar scheepsrecyclers voor staan nu de handhaving van sancties wereldwijd wordt aangescherpt en schepen met banden met gesanctioneerde ladingen, entiteiten of rechtsgebieden onder streng toezicht komen te staan. Als het schip uiteindelijk wordt teruggebracht, zou het een van de zeldzame gevallen in de geschiedenis van de scheepsrecycling in Bangladesh zijn waarbij een geïmporteerd sloopschip een sloopwerf niet bereikt omdat er na aankomst in het land internationale sancties werden opgelegd. (Timsen, 4-6-2026).



STATENDAM, IMO 8919245 (NB-339), 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), Triëst. 25-4-1996 verkocht aan HAL Nederland N.V., Rotterdam, roepsein PHSg, 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: Willem Koper, 19-8-2025).

Nog een cruise geannuleerd vanwege langdurige reparaties

De VASCO DA GAMA is op 28 april in het droogdok van de Damen Scheepswerf in Brest geplaatst en zal niet op tijd gereed zijn voor de geplande herstart op 9 mei in Hamburg. De geplande 18-daagse cruise "Rond de Britse Eilanden" moet daarom worden uitgesteld. De noodzakelijke reparaties duren langer dan aanvankelijk verwacht. Nicko Cruises heeft met alle betrokken partijen samengewerkt om een verkorte alternatieve cruise aan te bieden, die momenteel gepland staat om te beginnen in Bremerhaven op 13 mei en te eindigen in Hamburg op 26 mei. De definitieve bevestiging van deze cruise werd verwacht op 8 mei. Aankomst, bagageafhandeling en organisatorische procedures voor gasten zullen dienovereenkomstig worden aangepast, inclusief gratis treinreis naar Bremerhaven, aangepaste parkeeroplossingen in Hamburg-Steinwerder en automatische omleiding van bagagezendingen. Als blijk van goede wil ontvangen passagiers 30% korting op de huprijs, evenals gedeeltelijke terugbetaling van drankpakketten en brandstofkosten.

Eerder was de negendaagse gastronomische cruise met culinair ambassadeur Johann Lafer, gepland van 1 tot en met 9 mei, al geannuleerd vanwege het droogdok van het schip. De reis was bedoeld om Scandinavië- en gastronomische liefhebbers mee te nemen naar bestemmingen zoals Göteborg, Oslo, Kristiansand, Mandal en Skagen.

De wereldcruise van de VASCO DA GAMA in 2025/26 moest aanzienlijk worden ingekort. De reis, die oorspronkelijk op 1 mei in Hamburg zou eindigen, werd op 25 april in Lissabon beëindigd. Daarvoor waren al verschillende trajecten van de reis aan aanzienlijke wijzigingen en beperkingen onderhevig. De route van Bali naar Dubai werd vanwege geopolitieke spanningen omgeleid via Mauritius, terwijl een passage door de Rode Zee en een landprogramma in Saoedi-Arabië om veiligheidsredenen werden geannuleerd. Het schip maakte vervolgens een rondreis om zuidelijk Afrika, inclusief een gedeeltelijke passagierswissel in Walvis Bay. Afhankelijk van hun geboekte reisschema gingen passagiers van boord in Kaapverdië of Lissabon en begonnen van daaruit aan hun terugreis.

Vervolgens konden verschillende geplande trajecten van de reis, waaronder de overtochten van Dubai naar Piraeus en verder naar Malaga, niet volgens schema worden voltooid vanwege gemiste havenbezoeken. Daarnaast ontstonden er technische problemen met de verstelbare schroef aan stuurboordzijde, waardoor de gedurende langere tijd de beoogde snelheid niet kon aanhouden. Omdat een snelle reparatie niet mogelijk was, werden verdere trajecten van de reis geannuleerd en werd het schip overgebracht naar de scheepswerf in Brest voor uitgebreide reparaties. (Timsen, 7-5-2026).

Cruiseschip verliet droogdok voor de proefvaart

De VASCO DA GAMA verliet het droogdok van de scheepswerf in Brest en begon op 17 mei aan haar eerste proefvaart, na weken van intensieve reparaties. Het verblijf in de scheepswerf was noodzakelijk vanwege schade aan een verstelbare schroef, opgelopen tijdens de laatste etappes van de wereldcruise van 2025/26. Het schip zou oorspronkelijk op 9 mei klaar zijn voor de geplande herstart in Hamburg. De korte cruise was gepland als vervanging voor het vertrek vanuit Bremerhaven op 13 mei, dat eveneens is geannuleerd omdat de reparaties complexer bleken dan aanvankelijk gedacht. De 18-daagse cruise "Rond de Britse Eilanden" is ook geannuleerd zonder vervanging. De gastronomische cruise met Johann Lafer was al eerder geannuleerd. Volgens de huidige plannen zou de VASCO DA GAMA op 26 mei kunnen terugkeren naar de reguliere cruiseactiviteiten. Een 14-daagse Noordkaapcruise vanuit Hamburg, eindigend op 9 juni in Kiel, is gepland met aanlopen in Bergen, Geiranger, Kristiansund, Svolvær, Honningsvåg, Hammerfest en Harstad. (Timsen, 19-5-2026).

Reparaties en proeven voltooid

De VASCO DA GAMA hervatte haar reguliere dienstregeling na een scheepswerfbezoek in Brest, veroorzaakt door een technisch defect aan de stuurboordschroef, waardoor haar wereldcruise voortijdig in Lissabon eindigde. De reparaties zijn voltooid en na succesvolle proefvaarten op 17 mei werd een stabiele en probleemloze vaart zonder beperkingen verwacht. Nadat het schip terugkeerde naar de kade in Brest, werden extra bemanningsleden aan boord genomen en moesten de voorbereidingen en het laden nog

worden afgerond, voordat het schip koers zette naar Hamburg, waar het op 26 mei zou vertrekken voor haar eerste Noordkaap-cruise van het jaar. (Timsen, 20-5-2026).

Nog twee cruises geannuleerd

De reparaties aan de VASCO DA GAMA in Brest duren langer dan aanvankelijk verwacht. Nicko Cruises heeft nu nog twee cruises geannuleerd. De eerste annulering betreft de charterreis "Spartacus Gay Cruise", die gepland stond van 9 tot en met 14 juni. De tweede annulering is de reguliere cruise van 14 juni tot en met 2 juli. Een grondige analyse van de schade heeft nu de volledige omvang van de noodzakelijke reparaties aan het licht gebracht. Dit heeft ook een realistische inschatting van de benodigde tijd mogelijk gemaakt. De medewerkers hebben hard gewerkt om de noodzakelijke reparaties te versnellen en de 'Vasco da Gama' zo snel mogelijk weer in gebruik te nemen.

Er zijn al verschillende alternatieven ontwikkeld voor gasten van de geannuleerde cruise van 14 juni tot en met 2 juli. Passagiers werden verzocht het antwoordformulier dat hen was toegestuurd uiterlijk 17 juni naar Nicko Cruises terug te sturen en hun voorkeur aan te geven. De aangeboden alternatieven gelden uitsluitend voor deze reis en niet voor de eveneens geannuleerde charterreis "Spartacus Gay Cruise".

Als eerste optie bood de cruisemaatschappij aan om te boeken naar een vergelijkbare reis "Noorwegen en IJsland" van 15 juli tot en met 3 augustus. Gasten ontvangen bij deze omboeking een coulancekorting van tien procent op de hutprijs.

Als alternatief konden getroffen passagiers een andere cruise boeken uit het rivier- en oceaansprogramma voor het seizoen 2026/2027. Nicko Cruises bood voor deze optie ook een korting van 10% op de hutprijs. Mocht geen van de aangeboden alternatieven geschikt zijn, dan zou de reeds betaalde reissom binnen de wettelijke termijn van 14 dagen worden terugbetaald. De rederij gaf echter aan dat de verwerking pas kon beginnen na ontvangst van het ingevulde antwoordformulier. Indien gasten in dit verband annuleringskosten moesten betalen, konden de betreffende bonnen worden ingediend bij Nicko Cruises. Verder verzocht de rederij alle passagiers die extra kosten hadden gemaakt vanwege reeds geboekte aankomsten en vertrekken naar Kiel om de betreffende documentatie naar de klantenservice te sturen. (Timsen, 4-6-2026).



THUN GEMINI, IMO 9263590, 28-11-2001 besteld, 8-2-2003 gedoopt BRO GEMINI door mevr. Betty van den Driest (echtgenote van mr. Carel van den Driest, voorzitter van N.V. Koninklijke Vopak) en te water gelaten, 14-3-2003 verhaald van de werf naar Delfzijl, 17-3-2003 proefvaart, 18-3-2003 proefvaart, 4-4-2003 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek (340) aan C.V. Scheepvaartonderneming "Bro Gemini", Delfzijl (Erik Thun B.V.), in beheer bij Marin Ship Management B.V., timecharter bij Broström Tankers AB, samenwerkingsverband met Nederlandse investeerders 50%, Broström Tankers AB (25%) en Erik Thun AB (25%), roepsein PBJW, 4.107 GT, 2.136 NT, 7.559 DWT, 114,66 (109,51) x 15,00 x 9,30 x 6,760 meter, 8.190 m³, 9 ladingpompen, totaal 2.142 m³/uur, 12 kn., 3.302 EPK, 2.430 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 350, 720 omw/min., Wärtsilä 6R32LNE, Wärtsilä NSD Corp., Vaasa NE-2002. 4-4-2003 vertrokken naar zee, 20-4-2003 1e aankomst te Rotterdam. 4-4-2003 (e) verkocht aan Rederij Bro Gemini, Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V. en Broström Tankers AB. 2013 verkocht aan Thun Tankers B.V., Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V. en Erik Thun AB, Lidköping, 25-1-2013 te Kalundborg herdoopt THUN GEMINI. 5-2026 verkocht aan Aegean Marine Syros M.C., 5-2026 vlag Griekenland (SVEF2), 5-2026 herdoopt ECO GEMINI. (Foto: Marcel Coster, 28-6-2012, van Amsterdam via de Middensluis naar de Thames).

THUN RESOLVE, IMO 9988621 (NB-337), Chemical/Oil Products Tanker, 4.904 GT, 2.194 NT, 7.999 DWT. 15-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 472, 12-2-2026 om 10:30 uur te water gelaten te Leer, 23-4-2026 geplande oplevering, 18-5-2026 te Delfzijl, 19-5-2026 proefvaart op de Eems, 20-5-2026 proefvaart op de Eems, 3-6-2026 (BV) opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V. als THUN RESOLVE aan Thun Tankers B.V., Delfzijl, vlag: Nederland (PCLS).



THUN RESPONSE, IMO 9988633, Chemical/Oil Products Tanker, 4.923 GT, 7.999 DWT. 15-12-2020) kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 475, 30-5-2026 gedoopt THUN RESPONSE door Eleonora Campazzi (partner van Emanuele Volpe van Circle K Energy Trading S.A.) en te water gelaten, assistentie van de sleepboten GRUNO en WATERPOORT, 8-2026 geplande oplevering aan Thun Tankers B.V., Farmsum, vlag: Nederland. (Foto: Ferus Smit).

TRANSMARE, IMO 9190171 (NB-277), 20-4-1998 kiel gelegd, 24-4-1999 te water gelaten, 26-5-1999 proefvaart, 29-5-1999 opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (462) aan C.V. Scheepvaart-onderneming "Transmare", Harlingen, in beheer bij Poseidon Chartering B.V., Delfzijl. 2.780 GT. 2000 in beheer bij Wijnne & Barends B.V. 2005 verkocht, 28-2-2005 gearriveerd te Harlingen en overgedragen aan de nieuwe eigenaar M.S. Capella G.m.b.H. & Co. K.G., Stade, Duitsland, 28-2-2005 te Harlingen herdoopt CAPELLA, vlag: Gibraltar, roepsein ZDGT8, in beheer bij Heinz Corleis Reederei K.G., Drochtersen. 28-5-2014 tijdens een reis van de Norderyard, Hamburg naar Gent op de Elbe tussen boei 90 en 92 bij Pagensand om 23:15 uur problemen met de machine opgelopen, een smeerolieleiding bij de hoofdmotor was gebroken, de schade en leiding hersteld, om 00:45 uur de reis vervolgd. 12-2020 vlag: Letland, roepsein YLRB.

Dodelijk arbeidsongeval tijdens kraanreparatie

Op 29 mei 2026, rond 16:50 uur, vond een dodelijk arbeidsongeval plaats aan boord van de CAPELLA in de haven van Hamburg, in het district Waltershof. De 43-jarige man raakte bekneeld onder een dekkraan. Hij was bezig met reparatiewerkzaamheden aan de kraan toen een drukleiding losraakte, waardoor de kraan plotseling zakte en hij bekneeld raakte. De hulpdiensten werden direct gealarmeerd en bevrijdden het slachtoffer samen met de bemanning. Hij overleed echter ter plaatse aan zijn ernstige verwondingen, ondanks reanimatiepogingen. (Timsen, 1-6-2026).

TRANSSHelf, IMO 8512279 (NB-107), Heavy Load Carrier, 22-11-1985 kiel gelegd, 31-8-1986 te water gelaten, 24-3-1987 opgeleverd (RS) door Wärtsilä Marine Industries Inc. Turku Shipyard, Turku/A-bo (1293) als TRANSSHelf aan U.S.S.R. Ministry of Gas Industry, Kholmsk-U.S.S.R. 26.547 BRT, 7.964 NRT, 34.030 DWT. 173,01 (162,01) x (40,01) x 12,02 x 8,800 meter. ro/ro, half afzinkbaar, zwaarladerschip, 2 boegschroeven, 15 kn. 18.360 EPK, 13.505 kW, 2 x V 18 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä 18V32 dieselelektrisch, Oy Wärtsilä Ab, Vaasa. 1990 in commercieel en operationeel beheer bij Wijsmuller Transport B.V., IJmuiden. 1992 verkocht aan Sakhalinmorneftegazprom, Kholmsk-Rusland, in beheer bij "Dalnevostochnaya Morskaya Kompaniya", Zakrytoe Aktsionernoe Obshchestvo, Yuzhno-Sakhalinsk voor Rosneft-Sakhalinmorneftegaz Joint Stock Co. 1994 in beheer bij DOCKWISE N.V. 20-- in beheer bij "Dalnevostochnaya Morskaya Kompaniya", Zakrytoe Aktsionernoe Obshchestvo, Yuzhno-Sakhalinsk en DOCKWISE N.V. 3-2004 in beheer bij Rosneftflot JSC en DOCKWISE N.V. 6-2004 vlag: Cyprus. 23-7-2004 te Dubai overgenomen door Dockwise Shipping B.V., verkocht aan Transshelf B.V. (Transshelf Shipping Ltd.), Nicosia, Cyprus, thuishaven en vlag: Willemstad-N.A., in beheer bij Anglo-



TRICA, IMO 9307384 (NB-142), 22-10-2007 opgeleverd door Stocznia Szczecinska Nowa S.A., Szczecin (B201-II/4) aan C.V. Scheepvaartonderneming "Trica", Amsterdam (PHLV), in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingkantoor B.V., Amsterdam. 28.289 GT, 8.486 NT, 17.499 DWT. 205,00 (190,00) x 25,50 x 15,65 x 8,500 meter. 22,7 kn. 34.240 EPK, 25.200 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 460 x 580, 500 rpm., vertraagd naar 120 rpm., Wärtsilä. 27-10-2007 ingezet op de Transfennica dienst Rauma-Lübeck. 29-1-2008 op het Kieler Kanaal in aanvaring gekomen met de CLEOPATRA, beide schepen zijn daarna geïnspecteerd in de sluis van Brunsbüttel. 2016 eigenaar: Rederij Trica, Amsterdam (PHLV), in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingkantoor B.V., Amsterdam. 5-6-2026 in charter genomen door Ministerie van Defensie. (Foto: Ruud Coster, 6-6-2020).

Defensie breidt de capaciteiten voor zeetransport de komende jaren flink uit.

Rederij Spliethoff levert 2 identieke Container & Roll-on-Roll-off-schepen (Conro): de TRICA en de PLYCA. Deze schepen kunnen containers, voertuigen en helikopters vervoeren. Hiermee is Defensie in staat om materieel sneller over zee te verplaatsen. De contracten zijn vandaag bezegeld met handtekeningen. De TRICA vaart vanaf de overdracht op 30 mei permanent voor Defensie. De PLYCA is vanaf 20 januari op afroep in te zetten, met een waarschuwingstijd van 20 dagen. De Conro-schepen kunnen elk maximaal 300 voertuigen, 694 containers of een combinatie daarvan transporteren. (MinDef, 15-12-2025).

Defensie heeft vandaag een extra transportschip in gebruik genomen.

Deze TRICA is in staat om zowel containers als voertuigen en helikopters te vervoeren.

Met de TRICA kan Defensie meer materieel naar het buitenland sturen. Dat is belangrijk als er een groot conflict uitbreekt of als er buiten de eigen grenzen wordt geoefend. Dat gebeurt nu door het Defensie Helikopter Commando in Engeland.

Het schip wordt dan ook voor eerst ingezet om voertuigen en containers naar de haven van Teesport in Engeland te verplaatsen. Tijdens de oefening trainen helikoptervliegers onder meer laagvliegen bij radardreiging en elektronische oorlogsvoering. Dit zijn belangrijke vaardigheden om veilig te blijven tijdens gevaarlijke situaties. Door laag te vliegen en het landschap te gebruiken als dekking, zijn vliegers in staat zichzelf te beschermen en toch hun opdracht uit te voeren.

In dit geval vaart het transportschip met materieel naar Engeland voor een oefening. Wat brigadegeneraal Laurens Jobse betreft vergroot Defensie ook de slagkracht met het in gebruik nemen van de permanent inzetbare Trica. "We kunnen er in elke haven wereldwijd materieel mee afleveren." En dat is een taak van het Defensie Ondersteuningscommando waar Jobse toe behoort. (MinDef, 5-6-2026).

TRION FSO, IMO 1098597, FSO, Oil, 90.689 GT, 150.000 DWT, 9-2024 in aanbouw onder bouwnummer COSCO SHIPPING QIDONG N1197, 15-5-2027 geplande oplevering als TRION FSO aan Single Buoy Moorings, Marly, Zwitserland, in beheer bij SBM Offshore, vlag: Bahamas.

TRITON, IMO 1099448 (NB-335), General Cargo Ship, 4.040 GT, 6.340 DWT, 9-2024 in aanbouw onder bouwnummer BODEWES SUSTAINABLE 758, 30-6-2026 geplande oplevering,

Friday June 5th, our NB 758 for Tasman Shipping
will be Christened and launched at our location Bodewes
Foxhol at 11:00 hrs.

ROYAL
BODEWES

The yard will be closed for public.



5-6-2026 gedoopt TRITON en te water gelaten, 8-2026 geplande oplevering aan Rederij Tasman, Harlingen, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl. (Foto: Royal Bodewes).



TIGER, IMO 9179191 (NB-298), 6-2-1998 kiel gelegd, aanvankelijk SUPERCAT 2002, 25-9-1999 te water gelaten als JET STREAM I voor Jetstream Holdings, Panama, 1999 opgeleverd door Bobcock Marine Inc, West Cebu, Filippijnen (1003) en opgelegd. 6-2002 in de vaart gebracht, 6-2002 vlag: Panama, 6-2002 herdoopt SUPERCAT 2000. 660 GT, 218 NT, 40 DWT, 4.360 kW, 2 x Paxman 12VP185, 34 kn., 415 passagiers. 7-2002 verkocht aan Super Fast Ferry Corp., Marshall Islands, herdoopt TRICAT 2. 3-7-2002 (e) verkocht aan Jet Propelled, Filippijnen. 14-4-2003 (e) verkocht aan Super Fast Ferry Corp., Filippijnen. 5-2007 verkocht aan Rederij G. Doeksen & Zonen B.V., Harlingen (PD8231), aan boord van m.s. LENA naar Nederland gebracht, 14-6-2007 gearriveerd te Harlingen, in beheer bij B.V. Terschellinger Stoomboot

Maatschappij, Harlingen, 28-3-2008 herdoopt TIGER door Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat Tineke Huizinga, 18-4-2008 eerste afvaart naar Vlieland. 21-10-2022 om 07:20 in het Schuitengat bij Terschelling in aanvaring gekomen met de watertaxi STORMLOPER, alle acht opvarenden van de STORMLOPER kwamen in het water terecht, twee mensen zijn om het leven gekomen, twee opvarenden van de watertaxi zijn vermist, een 49 jarige man is op 6 november gevonden. 21-10-2022 de TIGER om 08:45 uur LC te Harlingen. (Foto: R.P. van de Wetering, Mare Liberum Scheepsfotografie, 07-07-2012, Slenk, Waddenzee).

Het O.M. eiste een taakstraf en een beroepsverbod voor de kapitein van de TIGER

Het Openbaar Ministerie eiste een taakstraf en een beroepsverbod voor de kapitein van de TIGER vanwege zijn rol in de fatale aanvaring met de watertaxi STORMLOPER in het Schuitengat in oktober 2022. In hoger beroep had de man uit Terschelling juist om vrijspraak gevraagd. Vier passagiers van de watertaxi kwamen bij het incident om het leven. De 12-jarige Riemer is nooit teruggevonden.

In 2025 werden de kapiteins van beide vaartuigen, een 36-jarige man uit Harlingen en een 50-jarige man uit Terschelling, veroordeeld tot 240 uur taakstraf. De man uit Harlingen, die de watertaxi bestuurde, ging akkoord met de straf. De kapitein van de TIGER verscheen op 3 juni 2026 opnieuw voor de rechter.

De procureur-generaal las namens het Openbaar Ministerie de aanklacht voor. De kapitein werd beschuldigd van "ernstig nalatig handelen". Zo zou hij bijvoorbeeld veel te hard hebben gevaren, met 55 kilometer per uur, terwijl de maximumsnelheid op het Schuitengat 20 kilometer per uur is. Bovendien zou hij onvoldoende hebben gecommuniceerd en geen voorrang hebben verleend. De verdachte zelf verklaarde dat hij onterecht was veroordeeld en ging daarom in beroep.

De procureurs-generaal gaven de man uit Terschelling de schuld van het ongeluk: "De beklaagde heeft ernstige fouten gemaakt. Als kapitein had hij anders moeten handelen. Iedere passagier moet veilig over de Waddenzee vervoerd kunnen worden. De beklaagde voer veel te snel en maakte deel uit van een cultuur waarin we zelf bepalen wat wel en niet is toegestaan op de Waddenzee."

Ze eisten een voorwaardelijke gevangenisstraf van drie maanden, een beroepsverbod van vier jaar als scheepskapitein en 240 uur taakstraf.

Advocaat Tjalling van der Goot, die de kapitein vertegenwoordigde, verzocht om vrijspraak voor zijn cliënt. Hij was van mening dat de aanvaring was veroorzaakt doordat de STORMLOPER onverwacht van koers veranderde en voor de TIGER terechtkwam. Op dat moment was er geen stoppen meer aan.

De rechtbank zal over twee weken uitspraak doen. (Timsen. 4-6-2026).

UBC OHIO, IMO 9462366 (NB-233), Neo Panamax bulkcarrier, aanvankelijk in aanbouw als CHUN HE 91, 20-1-2011 (GL) te water gelaten bij Dayang Shipbuilding Co. Ltd., Yangzhou onder bouwnummer DY5001, 16-4-2011 te Dayang gedoopt UBC OHIO door Rosemarijn van der Laan (echtgenote van algemeen directeur Jan van der Laan), 18-4-2011 opgeleverd aan Beheermaatschappij UBC Ohio B.V., Groningen, in beheer bij Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer en Feederlines B.V., Groningen, in bevrachting bij United Bulk Carriers (USA), Wayne, Pa, U.S.A., roepsein PBYT, 65.976 GT, 118.532 DWT, 13.560 kW, DOOSAN-MAN-B&W 6S60MC-C Mk VII, Doosan Engine Co. Ltd. De eerste reis ging in ballast naar Dalrymple Bay Coal Terminal, Australië om 70.000 ton steenkool te laden voor Praia Mole, Brazilië. 27-12-2015 (e) te Zhejiang, Zuid-Korea onder de vlag van Liberia gebracht, thuishaven Monrovia, roepsein D5JW3. 7-2016 (e) verkocht aan Scheepvaartonderneming MS UBC Ohio C.V., Monrovia, in beheer bij Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer en Feederlines B.V., Groningen. 10-2016 en-bloc met UBC ONSAN (9463645) verkocht aan Oldendorff Carriers G.m.b.H. & Co. K.G. 23-10-2016 ten anker bij Pecem. 5-11-2015 van Carbonera Muelle, Colombia naar Amsterdam. 21-11-2016 te Amsterdam. 26-11-2016 van IJmuiden naar Moermansk. 7-12-2016 te Moermansk. 24-2-2017 (DNV-GL) verkocht aan Oldendorff Carriers G.m.b.H. & Co. K.G., Monrovia-Liberia, roepsein D5JW3, in beheer bij Hartmann Dry Cargo Germany G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 27-2-2017 (mt) te Yeosu, Zuid Korea herdoopt RICHARD OLDENDORFF. 2-2017 vertrokken naar Robert's Bank, Canada, 20-3-2017 ETA te Robert's Bank. 11-2-2026 verkocht aan Golden Harmony Shipping Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Tianjin Glory Ship Management, Tianjin, herdoopt GHT NINAS.

URSULA ESSBERGER, IMO 9480992 (NB-231), productentanker, 1-7-2011 (e) te water gelaten onder bouwnummer EREGLI 25, roepsein TCMP4, 29-9-2011 (werf) opgeleverd door Medmarine Kilavuzluk ve Romorkaj Hizmetleri Insaat Sanayi ve Tic. A.S. als URSULA ESSBERGER aan Ursula Essberger B.V., Dordrecht, in beheer bij Essberger Tankers B.V., Dordrecht. Roepsein PCMM, 4.807 GT, 1.442 NT, 5.300 DWT, (93,70) x 16,50 x . x 7,000 meter, 5.435 EPK, 4.000 kW, STX Engine Co. Ltd. NE-08, 14 kn. 17-10-2011 passage Istanbul. 29-9-2016 bij Søby, Denemarken overgedragen aan Ursula Essberger Tankreederei G.m.b.H. & Co. K.G., Dordrecht, in beheer bij Essberger Tankers (John T. Essberger B.V.), Dordrecht. 31-12-2016 het kantoor te Dordrecht gesloten, in beheer bij John T. Essberger G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 13-5-2026 gearriveerd te Rotterdam, 13-5-2026 bij R.O.G. in de Waalhaven onder de vlag van Portugal (Madeira) (CQ2947) gebracht.

VERA, IMO 8815293 (NB-331), 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. Schiffahrtsges. 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 tijdens een reis van Thisvi in de Golf van Korinthe naar Valletta op 0,8 mijl ten westen van de haven van Antirrio in de Golf van Patras aan de grond gelopen, 23-11-2024 te Patras vergezeld door de sleepboot AMAZON. 31-8-2025 bij Chornomorsk lichte schade opgelopen door een onbekend explosief, de bemanning van het schip bleef ongedeerd en het schip zette zijn weg voort naar de haven van Sulina. 5-1-2026 geïnspecteerd te Varna, Bulgarije (Black Sea MoU), 12 tekortkomingen, waarvan er acht als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor de aanhouding: 7-1-2026 vrijgegeven en vertrokken naar de haven van Hereke. 3-2026 vlag: Gambia (C5J902). (Foto: Teun van der Zee, 6-9-1999).

Tweede detentie in 2026

De NS PRIDE werd op 20 mei in Constanta voor de tweede keer dit jaar aangehouden vanwege 26 tekortkomingen, waarvan er 12 als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding.

- 1) Certificaat & Documenten - Goedkeuring door flagstate: Vermist
- 2) Certificaat & Documenten - Document voor minimale veilige personeelsbezetting: Niet zoals vereist
- 3) Certificaat & Documenten - Bemanning zoals gespecificeerd in het document over de minimale veilige bemanning: Niet zoals vereist
- 4) Noodsysteem - Brandoefeningen: Gebrek aan training
- 5) Waterdicht/Weerbestendig - Ramen, zijluiken en blinde ramen: Beschadigd
- 6) Brandveiligheid - Branddeuren/openingen in brandwerende constructie: Niet zoals vereist
- 7) Brandveiligheid - Scheidingswanden, dekken, schotten en doorvoeringen: Niet zoals vereist
- 8) Veiligheid van de navigatie - Grafieken: Niet bijgewerkt
- 9) Arbeidsomstandigheden - Elektrisch: Onveilig
- 10) Arbeidsomstandigheden - Medische apparatuur, borstkas en geleider: Verloren
- 11) Certificaat & Document - Werkafspraken aan boord: Niet zoals vereist
- 12) ISM - ISM-certificaat: Niet zoals vereist

Het schip werd op 2 juni weer vrijgelaten en had Burgas als volgende bestemming. De laatste aanhouding was op 5 januari in Burgas, waarbij gedurende drie dagen twaalf tekortkomingen werden geconstateerd. (Timsen, 2-6-2026).

VERITAS, IMO 8411633 (NB-327) 28-6-1984 kiel gelegd, 7-1-1985 te water gelaten, 2-1985 opgeleverd door Peters-IJsselmeer B.V., Kampen (397) als VERITAS aan F.S. Switink, Kampen (PIFJ) in beheer bij

Scheepvaartbedrijf 'Poseidon' B.V., Delfzijl. 1.132 BRT. 3-4-1987 verkocht aan Rederij Switynk B.V., Kampen, in beheer bij Scheepvaartbedrijf 'Poseidon' B.V., Delfzijl. 10-7-1992 verkocht aan Scheepvaartbedrijf van der Maas B.V., Werkendam, in beheer bij M. van der Maas, herdoopt MARINA. 12-1995 verkocht aan J. de Koning Gans-Hartman V.O.F., Hasselt (PIZK), in beheer bij Poseidon Chartering B.V., Delfzijl, 1995 herdoopt ZWARTEWATER. 9-2-2005 verkocht aan C.V. Veenstrans, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Bouke van der Veen en Age Bandstra, Stavoren, 11-2-2005 overdracht en herdoopt VEENTRANS. 15-2-2005 vertrokken naar Kopervik, ging met potgrond varen van Rusland naar Holland. 3-9-2008 verkocht aan C.V. m.s. "Eems Delfia", Delfzijl, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl, 3-9-2008 bij Shipdock Harlingen B.V. herdoopt EEMS DELFIA. 3-1-2020 (e) in beheer bij Eemswerken B.V., Werkendam. 31-8-2020 gearriveerd te Dordrecht. 3-9-2020 (F) verkocht aan Aasly Shipping AS, Kjøpmannskjær, thuishaven en vlag: Tønsberg-Noorwegen (NIS), roepsein LAKZ8, herdoopt PRIMA. 26-1-2021 (e) verkocht aan Arundo AS, vlag Palau, roepsein T8A3606. 4-2021 verkocht aan Everest Shipping Co., Majuro, vlag: Palau, 26-4-2021 (F) herdoopt EVEREST. 22-10-2022 vlag: Guinea-Bissau, roepsein J5AC6. 2-2025 vlag: Vanuatu, roepsein YJXA9.

16-10-2025 te Reni, Oekraïne geïnspecteerd door Black Sea MoU, 13 gebreken geconstateerd.

29-1-2026 Pivdennyi, Oekraïne geïnspecteerd door Black Sea MoU, 10 gebreken geconstateerd.

30-3-2026 Zonguldak, Turkije geïnspecteerd door Black Sea MoU, geen gebreken geconstateerd.

De EVEREST is voor de derde keer sinds 2025 aangehouden, ditmaal op 7 mei 2026 te Karadeniz Ereğli, Turkije vanwege 20 tekortkomingen, waarvan er vier als ernstig werden beschouwd en de reden vormden voor aanhouding:

1) Veiligheid van de navigatie – BNWAS: Niet zoals vereist

2) Veiligheid van de navigatie - Reis- of doorgangsplan: Niet-operatief

3) Reddingsmiddelen – Reddingsboten: Niet goed onderhouden

4) Preventie van vervuiling – Ballastwaterbeheersysteem: Niet zoals vereist

Het schip werd op 9 mei weer vrijgegeven en verliet de haven op weg naar Sulina met een verwachte aankomsttijd van 11 mei. De laatste aanhoudingen vonden plaats op 14 februari 2025 in Heraclion met 27 tekortkomingen gedurende 26 dagen en op 9 januari 2025 in Kocaeli met 31 tekortkomingen gedurende acht dagen.

VERTOM ALINE, IMO 9980112 (NB-338), General Cargo, 3.840 GT, 5.735 DWT, 20-6-2024 in aanbouw onder bouwnummer CHOWGULE C-296 als VERTOM ALINE, 28-10-2024 kiel gelegd, 3-2026 geplande oplevering, 20-3-2026 te water gelaten als SKRETTING GRO, 8-5-2026 proefvaart vanaf Mormugao, India, 11-5-2026 opgeleverd (BV) aan Vertom C-296 B.V., Groningen, thuishaven Rotterdam (PBRM), in beheer bij Vertom Shipping B.V. en Vertom Shipmanagement B.V., Rhon, voor 15 jaar in charter bij Skretting, Noorwegen (producent van visvoer), in beheer bij Strand, Noorwegen.

VIVIT ASIA LNG, IMO 1079761, LNG Bunkertanker, 12.600 GT, 7.500 DWT, 12-4-2026 te water gelaten onder bouwnummer NANTONG CIMC SINOPACIFIC S1093, 31-12-2026 geplande oplevering als VIVIT ASIA LNG aan Vitol International Shipping, Singapore.



WINDPIPER, IMO 9765653 (NB-328), valpijpschip, steenstorter, 25-9-2015 eerste staal gesneden, 10-6-2016 kiel gelegd, in aanbouw als MAC GOLIATH voor MAC Goliath Pte. Ltd., in beheer bij zeebodemmijnbedrijf Nautilus Minerals Inc., Toronto, 13-12-2017 MAC slaagde er niet in de derde termijn te betalen die verschuldigd is op het contract voor het vaartuig, zou door Nautilus en zijn partner in

Papoea-Nieuw-Guinea, Eda Kopa (Solwara) Limited, worden gebruikt als basis voor zijn zeebodem mijnbouwactiviteiten op de locatie van het Solwara 1-project in de Bismarckzee, herdoopt NAUTILUS NEW ERA, 29-3-2018 te water gelaten bij Fujian Mawei Shipbuilding Co. Ltd. onder bouwnummer FUJIAN MAWEI MW301-1, 50.000 GT, 68.000 DWT, 227,00 (210,00) x 40,00 x 18,20 x 13,20 meter, 31.000 kW, Bergens, Type Nam B33:45L 9A, 12-2024 verkocht aan Stanford Asia Holding Co., Marshall Islands, 1-2025 verkocht aan N.V. Boskalis, wordt verbouwd tot valpijpschip, steenstorter, 3-2025 verkocht aan Stanford Asia Holding Co., Cyprus (5BSN6), in beheer bij BW Marine (Cyprus) Ltd. (N.V. Boskalis). 25-3-2025 proefvaart, 26-3-2025 terug te Mawei. 21-4-2025 (AB) opgeleverd als WINDPIPER aan BW Marine (Cyprus) Ltd., Cyprus (5BSN6), in beheer bij Boskalis Baggermaatschappij, Papendrecht voor N.V. Boskalis. 50.316 GT, 15.094 NT, 68.721 DWT, 227,00 (210,45) x 40,50 x 18,20 x 13,200 meter. 12 kn. Motoren: 6 x 9 cyl, 4 tew, 330 x 450, 720 rpm., 2 x Bowthruster Solid LB (oil -closed), 5 x Azimuth Thruster Solid LB (oil -closed). 6-4-2026 voor de eerste keer gearriveerd op de Waalhaven, daar verder aangepast aan de uit te voeren werkzaamheden. (Foto: Hannes van Rijn, 6-4-2026).

YVONNE, IMO 8214968 (NB-285), 24-5-1983 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit (232) als YVONNE aan Christof Wilhelmus Laurentius Maria Leijten, Zwijndrecht. 998 BRT. 27-7-1989 verkocht aan Klaas Koster, Kampen (PHSJ), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt STEADY. 18-6-1992 verkocht aan Scheepvaartbedrijf van Berchum V.o.F., Werkendam (PIPK), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt WILLEM SR. 19-3-2001 verkocht aan Scheepvaartbedrijf Schenkel V.o.F., Dordrecht (PIPK), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Marinus M. Schenkel, herdoopt WILLEKE. 24-2-2006 via Anglo Dutch Shipbrokers V.o.F. verkocht aan Baltnautic Shipping Ltd., Klaipėda-Litouwen (LYRZ), herdoopt EURIKA. 20-7-2018 verkocht aan A & R Corp., Panama (HP2378), in beheer bij Arch Shipping FZ LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates. 24-4-2020 te Mykonos geïnspecteerd door Port State Control (Paris MOU) en aangehouden nadat ernstige tekortkomingen waren geconstateerd. 5-2021 herdoopt EUROPE. 11-6-2021 verkocht aan Intraco Overseas Switzerland, Panama. 8-8-2021 (F) thuishaven en vlag: Georgetown-Guyana (8RAS1) (bleek later vals te zijn), 8-8-2021 (F) te Mykonos, Griekenland herdoopt EOLIKA. 29-8-2021 vertrokken van Mykonos, 30-8-2021 terug te Mykonos. 24-9-2021 in beheer bij Intraco Overseas Switzerland en Fast Marine Corp. 2-5-2025 verkocht aan Tankmar Shipping Co. Ltd., Limassol, vlag: Guyana (vals). 2-2026 vlag: Kameroen (TJM43V), 2-2026 herdoopt TALYROS.

ZIM CONSTANTA, IMO 8919788 (NB-271), 10-5-1990 (GL) kiel gelegd, 10-5-1991 te water gelaten, 6-1991 opgeleverd door Husumer Schiffswerft Inh. Gebr. Kröger G.m.b.H. & Co. K.G. (1518) als WODAN aan Clean River Shipping Co. Ltd., Duitsland, in beheer bij Interorient Navigation Co. Ltd., Limassol. 29-1-1992 herdoopt NAUTILUS. 28-2-1992 herdoopt CITY OF LIVERPOOL. 22-3-1993 herdoopt NAUTILUS. 1993 vlag: St. Vincent & the Grenadines. 26-5-1994 herdoopt CITY OF SALERNO. 1994 vlag: Cyprus. 29-3-1995 herdoopt ZIM CONSTANTA. 1995 verkocht aan Natras Shipping N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Interorient Navigation Hamburg G.m.b.H., Hamburg voor Interorient Navigation Co. Ltd., Limassol. 17-5-1996 herdoopt NAUTILUS. 1998 verkocht aan M.S. "Thea Kahrs" Ostetrans Schiffahrt G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland, in beheer bij Stuwe & Co. Schiffahrts G.m.b.H., 20-4-1998 herdoopt THEA KAHRS. 29-9-1999 herdoopt SCANDINAVIAN BRIDGE, 26-9-2000 herdoopt PELIAS. 10-9-2001 herdoopt ANNE SIBUM, 2000 thuishaven en vlag: Hamburg-Antigua & Barbuda. 27-8-2002 thuishaven en vlag: Londen-U.K. 5-2004 vlag: Antigua & Barbuda. 24-5-2004 herdoopt ARMADA SPRINTER. 12-2004 uit charter bij Armada Line en 8-12-2004 in het Calandkanaal herdoopt GASCOGNE, eigenaar: Magna Hope Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij MAGNA Shipholding S.A., Piraeus. 2007 verkocht aan CMA Ships S.A.S., Valletta-Malta. 29-8-2011 (e) verkocht aan Annabella Navigation Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Transyug Shipping Co., Nikolayev, Oekraïne, 8-2011 herdoopt ANNABELLA I. 4-7-2020 verkocht aan Mediterranean Music Navigation, Moroni-Comoros, roepsein D6A2749, in beheer bij VRS Maritime Services Ltd., herdoopt ANNABELLA. 16-4-2026 verkocht aan Nour Albahaa, Tripoli, vlag: Guinea-Bissau (J5BD2).



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu

Vroon verkoopt Livestock Express aan Heytesbury

Vroon Holding kondigt aan dat het heeft ingestemd met de verkoop van haar veetransport-activiteiten, die onder haar dochteronderneming Livestock Express worden beheerd, aan Heytesbury, een Australische agrarische en scheepvaartgroep. De transactie markeert een andere belangrijke stap in de herstructurering van Vroon, waardoor het bedrijf zich kan richten op zijn belangrijkste markten in energie, vloeistoffen, infrastructuur en offshore wind.

Heytesbury is een gevestigde deelnemer aan de veehandel in Noord-Australië en tevens eigenaar van veeschepen. Volgens de overeenkomst zal Vroon al elf van haar eigen veeschepen, plus 100 procent van haar aandelen in Livestock Express Pte Ltd, afstoten aan de nieuwe eigenaren, voor een niet

bekendgemaakt bedrag. Heytesbury zal ook het Singapore-kantoor van Livestock Express en de technische managementdiensten voor derde-partij schepen overnemen.

"Vandaag markeert een bijzonder moment, waarin het laatste hoofdstuk van Livestock Express binnen de Vroon-groep wordt ingeluid en het begin van een nieuw hoofdstuk onder de toekomstige eigenaar," zei Vroon CEO Martijn Schouten. "We zijn trots op iedereen die de afgelopen 60 jaar heeft geholpen om van Livestock Express te worden uitgegroeid tot 's werelds grootste onafhankelijke veevervoerder, met een vloot moderne, speciaal gebouwde schepen. Met Heytesbury als strategische eigenaar zijn we blij dat al het personeel en de erfenis van Vroon in de branche in veilige en betrouwbare handen zijn, met een solide vooruitblik op de toekomst."

De desinvestering zal de financiële positie van Vroon verder versterken en een solide basis bieden voor de activiteiten in de nichemarkten van hoge warmte (energie en vloeistoffen), noodhulp en redding, en offshore infrastructuur en offshore wind. "We hebben een gezonde balans, een duidelijke operationele focus en een sterke positie in elk van onze nichemarkten," voegde Schouten toe. "Dit biedt een solide basis voor de verdere ontwikkeling van ons bedrijf."

Onder het nieuwe eigendom blijft Livestock Express opereren als onafhankelijke vervoerder, waarbij Heytesbury zich inzet om 'business as usual' te behouden voor zijn nieuw overgenomen onderneming.

"We hebben al een sterke relatie met het Livestock Express-team en we zijn verheugd dat we samen als één geheel kunnen komen," zei Paul Holmes à Court, CEO van Heytesbury. "Het is echt belangrijk dat Livestock Express onafhankelijk blijft opereren en markten over de hele wereld blijft bedienen onder zijn eigen merk. We maken beiden deel uit van een vitale wereldwijde eiwithandel, en tientallen miljoenen mensen wereldwijd vertrouwen op deze vloot om hun voedselvoorziening veilig te stellen."

"De gecombineerde expertise van Heytesbury en Livestock Express met speciaal gebouwde schepen, zeer professionele zeevarenden en sterke klantpartnerschappen zal haar positie als wereldleider in deze essentiële scheepvaartsector versterken."

Over Livestock Express: Livestock Express is 's werelds grootste aanbieder van premium veetonnage, met meer dan 60 jaar ervaring. De moderne, speciaal gebouwde vloot van veetransporteurs vervoert jaarlijks tussen de 600.000 en 750.000 stuks vee.

Over Heytesbury: Heytesbury is een gevestigde, familiebedrijf in Australië voor agribusiness en scheepvaart. Het is al lange tijd een grote fokker en handelaar van vee uit Noord-Australië, en bedient alle grote markten in Zuidoost-Azië, met name Indonesië. Heytesbury is ook lange tijd betrokken bij veescheepvaart, met name als eigenaar van de Ocean Swagman, geëxploiteerd door Livestock Express. (Persbericht Vroon, 11 mei 2026).

Livestock Express B.V. hield ook enige tijd kantoor te Terneuzen. Toen Breskens te klein begon te worden en de gemeente Sluis traag was met het geven van een bouwvergunning, bracht Vroon de veesector onder in Terneuzen en vroeg daar een bouwvergunning aan voor een nieuw kantoor. Dat duurde ook te lang en toen Breda vrijkwam is ook Livestock verhuisd en bleven de kantoren te Breskens en Terneuzen leeg.

Vloot per 1 mei 2026 van Livestock Express B.V., IMO 5362413, Breda



MURRAY EXPRESS, IMO 9103960 (NB-244), 1.762 BRT, 26-1-1995 opgeleverd door Svendborg Værft (205) als CIMBRIA aan Rederiet Egersund A/S, Denemarken (OXVP2), in beheer bij Sønderborg Rederi A/S. Livestock Carrier. 1.762 GT, 716 NT, 1.559 DWT. 9 kn. 1.305 EPK, 960 kW, Alpha 6L23/30 MAN-B&W Diesel A/S. 4-2002 verkocht aan Corral Line A/S, Denemarken (DIS). 2-6-2004 oprichting van Murray Express B.V. 8-8-2004 (e) verkocht aan Murray Express B.V., Manilla-Filippijnen (DYCG), in beheer bij Vroon B.V., Breskens, 16-8-2004 herdoopt MURRAY EXPRESS. 2014 in beheer bij Livestock Express B.V., Breskens. 11-7-2016 in beheer bij Livestock Express B.V., Breda. 18-3-2018 vlag: Luxemburg, roepsein LXMF. (Foto: Vroon).

SHORTHORN EXPRESS, IMO 9167318 (NB-50), veetransportschip, 9-5-1998 opgeleverd door B.V. v/h Scheepswerf Gebr. van Diepen, Waterhuizen (1043) aan Neo Marine Shipping Corp., Manilla-Filippijnen, in beheer bij Vroon B.V., Breskens. Roepsein DXPF. 6.872 GT, 2.102 NT, 4.422 DWT, 116,60 (109,80) x (15,85) x 11,50 x 6,010, 5.501 EPK, 4.046 kW, 6 cyl, 4 tew, MaK 6M552C, MaK Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel, 16 kn. 2014 in beheer bij Livestock Express B.V., Breskens. 11-7-2016 in beheer bij Livestock Express B.V., Breda. 20-2-2019 verkocht aan Westerschelde Shipping B.V., vlag: Luxemburg (LXSJ), in beheer bij Livestock Express B.V., Breda.

BRAHMAN EXPRESS, IMO 9238416, (NB-255), veetransportschip, 29-6-1998 kiel gelegd, 6-9-2001 te water gelaten bij Scheepswerf Gebr. van Diepen B.V., Waterhuizen (1046), 28-2-2002 vertrokken van Delfzijl, 1-3-2002 te Breskens gedoopt BRAHMAN EXPRESS door mevr. M. Krijger-van de Schraaf (echtgenote van voormalig financieel directeur, nu commissaris van Vroon B.V.) en opgeleverd aan Brahman Express B.V. / Matatag Shipping Corp., Manilla-Filippijnen, in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 2-3-2002 open dag aan boord. 6-3-2002 vertrokken in ballast naar Buenos Aires. Laadruimte 4.747 m², 5.040 kW, MAN-B&W 8S35MC, 16,5 kn. 2014 in beheer bij Livestock Express B.V., Breskens. 11-7-2016 in beheer bij Livestock Express B.V., Breda. 26-2-2019 (mt) aankomst te Eilat, Israël. 27-2-2019 thuishaven en vlag: Luxemburg, roepsein LXFF. 11-3-2019 (e) verkocht aan Westerschelde Shipping B.V., Breda, vlag: Luxemburg, in beheer bij Livestock Express B.V., Breda. 6-2023 verkocht aan Livestock Carrier 2 B.V., Luxemburg, in beheer bij Livestock Express B.V., Breda. 4-10-2023 met circa 3.600 stuks vee aan boord vertrokken Darwin naar Indonesië, kort daarop brak er brand uit in de machinekamer, de brand kwam snel onder controle, er vielen geen gewonden onder bemanning noch onder het vee, 6-10-2023 teruggekeerd naar Darwin om het vee te lossen, 11-10-2023 bij East Arm Wharf om te repareren. 12-12-2023 in de vaart gebracht.

GALLOWAY EXPRESS, IMO 9621194 (NB-198), 29-6-1998 kiel gelegd, 6-4-2013 vanaf de bouwplaats in een droogdok gezet, 9-4-2013 dok vol laten lopen en te water gelaten bij Cosco Guangdong onder bouwnummer N392, 23-7-2013 bij Cosco Shipyard te Guangdong gedoopt GALLOWAY EXPRESS door mevr. Carla Rech (Executive Assistant bij Elders International Australia Ltd.), 23-9-2013 (Vroon) opgeleverd aan Livestock Carrier 3 Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Vroon Ship Management Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9VPK. 10.421 GT, 3.126 NT, 5.488 DWT. 134,80 (127,07) x 19,60 x 11,60 x 6,800 meter. 16,75 kn. 8.275 EPK, 6.090 kW, Wärtsilä W7X35. 2014 in beheer bij Livestock Express B.V., Breskens. 11-7-2016 in beheer bij Livestock Express B.V., Breda. 8-2023 verkocht aan Zebu Express B.V., 8-2023 vlag: Portugal (Madeira) (CRZY), in beheer bij Livestock Express B.V., Breda. 26-11-2025 verkocht aan Livestock Carrier 5 B.V., Breda, vlag: Portugal (Madeira), in beheer bij Livestock Express B.V., Breda.



GANADO EXPRESS, IMO 9621209 (NB-197), Livestock Carrier, aanvankelijk GEBRAY EXPRESS, 31-12-2012 kiel gelegd, 21-5-2013 (e) te water gelaten bij Cosco Shipyard, Guangdong, China onder bouwnummer COSCO GUANGDONG N393, 22-5-2013 in dok te water gezet, 23-7-2013 bij Cosco Shipyard te Guangdong gedoopt GANADO EXPRESS door mevr. Mary Lee Trivett (echtgenote van dhr. Richard Trivett, Director Austrex Pty Ltd.), 10-12-2013 opgeleverd aan Livestock Carrier 4 Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Livestock Express Pte. Ltd., Singapore en Vroon B.V., Breskens. 5.225 GT, 3.126

NT, 10.421 DWT. 134,80 x 19,60 x 14,80 x 6.800 meter. 16,75 kn. 6.090 kW, Wärtsilä RT-FLEX35. 2014 in beheer bij Livestock Express B.V., Breskens. 11-7-2016 in beheer bij Livestock Express B.V., Breda. 8-2023 verkocht aan Zebu Express B.V., 8-2023 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2020), in beheer bij Livestock Express B.V., Breda. 25-11-2025 verkocht aan Livestock Carrier 5 B.V., vlag: Portugal (Madeira) (CQ2020), in beheer bij Livestock Express B.V., Breda. (Foto: Vroon).

GELBRAY EXPRESS, IMO 9621211 (NB-203), 28-7-2013 te water gelaten bij Cosco (Guangdong) Shipyard Co. Ltd., Guangdong onder bouwnummer N394, 4-2014 geplande oplevering, aanvankelijk onder de vlag van Gibraltar, 14-2-2014 te Guangdong gedoopt GELBRAY EXPRESS door mevr. Sophie Wang (echtgenote van Managing Director of Landmark Global Exports Pty. Ltd.), 21-2-2014 (Vroon) opgeleverd aan Livestock Carrier 5 Pte. Ltd., Singapore, in beheer Livestock Express B.V., Breskens en Vroon Ship Management Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V5956. Ging in charter varen bij Landmark Global Exports Pty. Ltd., Melbourne. 10.421 GT, 5.225 GT, 3.126 NT, 10.421 DWT. 134,80 x 19,60 x 14,80 x 6.800 meter. 16,75 kn. 6.090 kW, Wärtsilä RT-FLEX35. 11-7-2016 in beheer bij Livestock Express B.V., Breda. 7-2023 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2021). 25-11-2025 verkocht aan Livestock Carrier 7 B.V., vlag: Portugal (Madeira) (CQ2021), in beheer bij Livestock Express B.V., Breda.



GIROLANDO EXPRESS, IMO 9640750, 15-8-2011 besteld als GUERNSEY EXPRESS, 29-7-2013 kiel gelegd, 22-12-2013 te water gelaten bij Cosco (Guangdong) Shipyard Co. Ltd., Guangdong onder bouwnummer N395, 14-2-2014 te Guangdong gedoopt GIROLANDO EXPRESS door mevr. Marie Janet Blankers (echtgenote van Mr. Paul Pistorius, Head Operations Vroon), 24-6-2014 opgeleverd aan Livestock Carrier 6 Pte. Ltd., Singapore, roepsein S6QK, in beheer bij Livestock Express B.V. en Vroon Ship Management Pte. Ltd., Singapore. 10.421 GT, 5.225 GT, 3.126 NT, 10.421 DWT. 134,80 x 19,60 x 14,80 x 6.800 meter. 16,75 kn. 6.090 kW, Wärtsilä RT-FLEX35. 11-7-2016 in beheer bij Livestock Express B.V., Breda. 9-8-2023 verkocht aan Livestock Carrier 2 B.V., 8-2023 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2022). 25-11-2025 verkocht aan Livestock Carrier 4 B.V., vlag: Portugal (Madeira) (CQ2022), in beheer bij Livestock Express B.V., Breda.

GLOUCESTER EXPRESS, IMO 9733765 (NB-222), Livestock Carrier, 11-7-2015 te water gelaten bij COSCO (Guangdong) Shipyard Co. Ltd., Guangdong onder bouwnummer COSCO GUANGDONG N664, 15-1-2016 (e) opgeleverd als GLOUCESTER EXPRESS aan Livestock Carrier 7 Pte. Ltd., vlag: Singapore, roepsein 9V3513, in beheer bij Livestock Express B.V., Breda en Vroon B.V., Breskens. 10.421 GT, 3.126 NT, 5.200 DWT, 134, 80 x 19,60 x 14,80 x 6,800 meter. 16,75 kn. 6,090 kW, Wärtsilä W7X35. 7-9-2023 verkocht aan Murray Express B.V., 9-2023 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2023), in beheer bij Livestock Express B.V., Breda. 26-11-2025 verkocht aan Livestock Carrier 8 B.V., vlag: Portugal (Madeira) (CQ2023), in beheer bij Livestock Express B.V., Breda.

GREYMAN EXPRESS, IMO 9733777 (NB-225), Livestock carrier, 18-9-2015 te water gelaten bij Cosco Guangdong Shipyard onder bouwnummer 665, 3-3-2016 proefvaart als ZHONG YUAN 58, 18-3-2016 bij Cosco Shipyard in Guangdong gedoopt GREYMAN EXPRESS door mevr. Yijun McEwin (echtgenote van Mr. Will McEwin, Chief Financial Officer, Frontier International Agri), 1-4-2016 opgeleverd aan Livestock Carrier 8 Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V3518, in beheer bij Livestock Express B.V., Terneuzen en Vroon B.V., Breskens. 10.035 GT, 3.126 NT, 5.448 DWT. 134,80 (125,25) x 19,60 x 14,80 x 6,800 meter. 18 kn. 8.275 EPK, 6.090 kW, 7 cyl, 2 tew, 350 x 1550, Wärtsilä 7RT-FLEX35. 11-7-2016 in beheer bij Livestock Express B.V., Breda. 7-8-2023 verkocht aan Bison Express B.V., 8-2023 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2024), in beheer bij Livestock Express B.V., Breda. 25-11-2025 verkocht aan Livestock Carrier 3 B.V., vlag: Portugal (Madeira) (CQ2024), in beheer bij Livestock Express B.V., Breda.

GUDALI EXPRESS, IMO 9764972 (NB-227), 22-9-2015 kiel gelegd bij Cosco (Guangdong) Shipyard Co. Ltd., Guangdong, China onder bouwnummer N682, 17-4-2016 te water gelaten, 15-7-2016 (BV) opgeleverd aan Livestock Carrier 8 Pte. Ltd., Singapore (9V3939), in beheer bij Livestock Express B.V., Breda en Vroon B.V., Breda (11-7-2016 kantoor te Breda geopend). 10.421 GT, 3.126 NT, 5.200 DWT. 134,80 (125,25) x 19,60 x 14,80 x 6,800 meter. 3 ruimen, 18.265 m3. 18,1 kn. 8.275 EPK, 6.090 kW, 7 cyl, 2 tew, 350 x 1550, Wärtsilä 7RT-FLEX35. 18-7-2016 bij Cosco Shipyard in Guangdong gedoopt GUDALI EXPRESS door mevr. Stacey Stanton (echtgenote van Michael Stanton, Managing Director International Livestock Export). in charter bij International Livestock Export Pty. Ltd. West Perth WA. 18-7-2016 van Huangpu naar Townsville, Australië, 29-7-2016 ETA te Townsville. 31-7-2016 te Townsville. 21-8-2023 verkocht aan Devon Express B.V., 8-2023 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2025), in beheer bij Livestock Express B.V., Breda.

FRIESIAN EXPRESS, IMO 9803388 (NB-313), Livestock Carrier, 13-6-2016 kiel gelegd, 5-8-2016 te water, 11-4-2017 opgeleverd door Tsuneishi Group (Zhoushan) Shipbuilding Inc. (SS229) als GL KAIHOU aan Taurus Glory Shipping S.A., Panama (3FYK7), in beheer bij Glocal Japan Inc. en Sejin Lines Co. Ltd. 4.760 GT, 2.546 DWT. 79,95 x 15,90 x 9,00 x . meter. 14 kn. 2.200 kW, 5 cyl, 2 tew, 350 x 1050, 178 rpm., Makita Corporation. 2020 verkocht aan Chijin Shipping S.A., 30-5-2020 vlag: Panama (3FYK7), in beheer bij Union Marine Management Service Pte Ltd. (Tsuneishi Group), 30-5-2020 herdoopt AUROCHS. 2023 verkocht aan Bison Express B.V., Breda, 12-2023 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2171), in beheer bij Livestock Express B.V., Breda (Vroon), 29-12-2023 herdoopt FRIESIAN EXPRESS.

Het Nationaal Baggermuseum hield op 1 juni een feestelijk middag.

Er werd stilgestaan bij het 50-jarig jubileum van het museum aan de Molendijk 204. Sinds 1976 is het gevestigd in de oude directeurswoning, rijksmonument, van baggerfamilie Volker.

Een speciaal programma was samengesteld waarin de toekomst van het museum de aandacht kreeg. De ambitieuze en inspirerende toekomstplannen van het museum werden door kwartiermaker Siemco Louwerse, voormalig directeur van het Watersnoodmuseum, gelanceerd. Vol enthousiasme bracht hij de urgentie en de waarde over van een vernieuwd waterbouwcentrum waar 12,6 miljoen euro voor nodig is. Hij maakte deze middag bekend dat eenderde van de benodigde middelen inmiddels is toegezegd door Van Oord en Boskalis gezamenlijk.

Marja van Bijsterveldt gezant van de maritieme maakindustrie, Govert van Oord CEO bij Van Oord en andere prominente gasten waren aanwezig. Mevrouw van Bijsterveldt benadrukte dat de waterbouwsector de komende jaren nog belangrijker zal worden. De heer van Oord gaf het belang van samenwerking aan en zijn collega Jaap van Tiel de Vries, voorzitter Vereniging van Waterbouwers en Director Design Estimating bij Boskalis beaamde dit. Later op de middag kwamen meer toezeggingen vanuit het bedrijfsleven binnen die later geconcretiseerd gaan worden.



Architect Marco Vermeulen presenteerde zijn ontwerp voor het nieuwe waterbouwcentrum dat goed past bij het historisch ensemble aan de Molendijk. Maritiem historica Joke Korteweg, die aan de wieg staat van de vernieuwde verhaallijnen, blikte terug en keek vooruit naar de nieuwe ontwikkelingen. De Burgemeester Jan de Vries onderstreepte dat het museum onomstotelijk verbonden is aan het baggerdorp Sliedrecht. Hij toonde zich een vurig pleitbezorger van de plannen maar benadrukte dat het nieuwe college en de gemeenteraad erover gaan.

Bij de nieuwe plannen hoort ook een nieuwe naam die op ludieke wijze onthuld werd: Lab Delta. Een naam die ook de jongere generatie zal aanspreken en die de ambitie uitstraalt het onderzoekende, innovatieve en vernieuwende van de waterbouw te willen delen met een breed publiek. De nieuwbouwplannen bieden ook ruimte om het huidige Rijksmonument waar het museum in gevestigd is weer in ere te herstellen en op een moderne manier te presenteren aan het publiek. Op het moment dat de plannen gerealiseerd worden zal de naam Lab Delta gebruikt gaan worden. Voorlopig blijft het dus het Nationaal Baggermuseum.

Copyright studio Marco Vermeulen

Het ontwerp voor het nieuwe museum is gemaakt door Studio Marco Vermeulen (SMV) ontwerp bureau voor architectuur, stedenbouw, landschap en ontwerpend onderzoek gevestigd op het Noordereiland in Rotterdam. Tijdens de bijeenkomst van 1 juni j.l. werd het ontwerp gepresenteerd. (Info en Afbeelding: Nationaal Baggermuseum).



Op de regelmatige tentoonstellingen in het aanloophuis de Groene Luiken in Vlaardingen is het vanaf 9 juli 2026 de beurt aan Ernst Lohmann. Zes weken lang hangt hier een selectie van zijn foto's. Van de scheeps-enthousiast en Vlaardinger is het niet verwonderlijk dat beide onderwerpen ruimschoots aan bod komen. Er hangen foto's van de ROTTERDAM V, ROTTERDAM VI en ROTTERDAM VII van de Holland America Line, waaronder een bijzondere foto van de huidige Rotterdam met het ss ROTTERDAM op de achtergrond. Verder zijn er foto's die gemaakt zijn op bijzondere cruises op de schepen van de Holland America Line. Buiten de foto's van Vlaardingen en de diverse schepen, kunnen die van Zuidoost-Azië en met name Singapore niet ontbreken. Kortom, een bezoekje waard. Foto: Ernst Lohmann, 2 x ROTTERDAM.

Info: Aanloophuis De Groene Luiken. Dagelijks open van 13:00 tot 16:00 uur. Oosthavenkade 8, 3134 NV Vlaardingen <https://degroeneluiken.nl/>



RIFT kiest haven Rotterdam voor ontwikkeling circulaire ijzerbrandstof

Technologiebedrijf RIFT heeft de haven van Rotterdam geselecteerd als locatie voor de ontwikkeling van een commerciële productiefaciliteit voor circulaire ijzerbrandstof. Hiervoor is een reserveringsovereenkomst getekend voor een perceel in de Margriethaven op de Maasvlakte. Met deze overeenkomst stelt het Havenbedrijf Rotterdam een greenfieldlocatie beschikbaar voor de verdere uitwerking van het project.

In de geëlektrificeerde productiefaciliteit wordt ijzeroxide (roest) met behulp van waterstof met een lage CO₂ - voetafdruk omgezet in circulaire ijzerbrandstof. Deze brandstof kan bij industriële klanten worden ingezet voor de opwek van warmte en stoom, zonder directe CO₂ - uitstoot op de plek van gebruik. De gebruikte brandstof wordt vervolgens centraal opnieuw verwerkt. RIFT is een technologie- scale- up en ontwikkelt deze technologie specifiek voor industriële warmteprocessen die moeilijk te verduurzamen zijn met elektrificatie alleen.

RIFT ziet Rotterdam als een geschikte locatie om de stap van ontwikkeling naar uitvoering te zetten. CEO RIFT Mark Verhagen: "Rotterdam brengt essentiële elementen samen: toegang tot waterstof, industriële vraag en een sterk netwerk van partners. Voortbouwend op de ondersteuning van InnovationQuarter verbinden we hier productie, infrastructuur en toepassing en zetten we een volgende stap richting realisatie."

De komende periode werken RIFT en het Havenbedrijf Rotterdam samen aan de verdere uitwerking en inpassing van de faciliteit. RIFT verwacht dat de productiefaciliteit rond 2031 operationeel kan zijn. (Bron en foto: Port of Rotterdam, 8 mei 2026).

Richard Wigbout; trotse eigenaar van een kotter

Sinds kort ging voor Richard Wigbout een langgekoesterde wens in vervulling. Na jarenlang actief te zijn in de visserij, is hij nu de trotse eigenaar van de kotter WR-163 MARE PORCELLUM. De naam betekent in het Latijn 'zee-biggetje'. 'Biggen' is de bijnaam die Texelaars aan Wieringers geven.

WR-163 MARE PORCELLUM, IMO 8985153, MMSN 246570000, Fishing Vessel, PBQJ, 106 GT, 1984 opgeleverd door Scheepswerf W. Flamse als NB.52 DE KOTTENS II, geregistreerd voor R. Calcoen & Y. Hennebert, Middelkerke. 93 BRT, 300 PK, 221 kW, Mitsubishi NE-1984.

1989 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Mitsubishi NE-1989.

31-5-1989 verkocht aan BVBA Reederei Jami, Oostende, 5-1989 herdoopt N.52 SEA HUNTER.

8-10-1998 op 8 mijl uit de kust van Oostende, op de Oosterdijkbank gezonken, alle vier opvarenden verdronken, 12-1998 gelicht en verkocht aan van de Kamp, Hellevoetsluis.

30-3-1999 verkocht aan Visserijbedrijf de Rousant, Lauwerzijl, 9-1999 herdoopt ZK.41 NOORDENWIND. (niet gevist als ZK.41 NOORDENWIND).



7-2001 verkocht aan F.J. Poepjes, Marknesse (makelaar). 2001 opgelegd te Urk.

7-2002 verkocht aan H. Hutjes, Oudeschild. 2002 bij Sandfirden Technics te Den Oever gerepareerd en nieuwe motor geplaatst: 300 PS / 221 KW Scania NE-2002, gemeten 106 GT.

17-12-2002 verkocht aan V.o.F. H. Hutjes, Oudeschild, Texel, herdoopt TX.27 NOVA CURA.

2013 verkocht aan Fa. M. Drijver & Zn., Texel, 10-2013 herdoopt TX.33 NOVA SPES.

2015 nieuwe motor: 300 PS, 221 kW Scania.

2002 verkocht aan A. Hutjes, Oudeschild, herdoopt NOVA CURA.

2026 verkocht aan Richard Wigbout, Den Oever, 11-4-2026 herdoopt WR-163 MARE PORCELLUM. (Foto en informatie: Jan Plug, 13-5-2026, IJmuiden).



Fast Lines België doopt twee Damen Combi Freighters 3850

Op 2 mei 2026 hield Fast Lines Belgium een naamgevingsceremonie voor twee Damen Combi Freighters (CF) 3850 in de haven van Antwerpen. De schepen – de eerste nieuwbouwers die in de vloot van het bedrijf kwamen – zullen later dit jaar worden vergezeld door een derde CF 3850.



Bij de ceremonie waren medewerkers van Fast Lines uit België, het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Polen, samen met vertegenwoordigers van klanten en leveranciers van Damen and Fast.

Meer dan 200 gasten verzamelden zich bij de Royal Yacht Club Antwerpen aan de linkeroever van de Schelde om de gelegenheid te markeren. Hier keken ze naar een livestream van de naamgeving die plaatsvond aan de overkant van de oever bij het pand van Fast Lines Belgium.

Familiefeest

In plaats van de gebruikelijke fles champagne kregen de vaten hun namen met lokaal gebrouwen Seef-bier – een moderne interpretatie van een Antwerpse biertraditie die teruggaat tot de zestiende eeuw.

De schepen werden Fast Olivia en Fast Anna Sofia genoemd, naar familieleden van Fast. Beide schepen kregen hun namen van de respectievelijke familieleden, Olivia Scheers en Anna Sofia Scheers. Voor Olivia was het worden van peetmoeder van een schip een dubbele viering die samenviel met haar vijftiende verjaardag.

Fasts derde CF 3850 kreeg onlangs ook de naam Fast Gilles. Bij deze gelegenheid was Gilles Scheers peetvader van het schip. Na de naamgeving van de eerste twee schepen konden gasten in Antwerpen tijdens de tewaterlating van het vaartuig een video van de naamgeving bekijken op Damen Yichang Scheepswerf in China.

Positieve samenwerking

Vincent Maes, verkoopmanager voor Damen België, zei: "Namens Damen ben ik zeer verheugd hier vandaag te zijn, samen met Fast Lines Belgium, om deze speciale gelegenheid te vieren. Tijdens de bouw van deze schepen hebben we een positieve samenwerking gehad. Dit is deels te danken aan onze gedeelde waarden en onze langetermijnvisie als familiebedrijven – een feit dat blijkt uit de namen van Fast Lines Belgium voor deze schepen."

Catrien Scheers, voorzitter van Fast Lines Belgium, zei: "Gedurende het hele project is er een zeer sterke en aangename samenwerking geweest tussen onze twee bedrijven. Damen zijn heel open geweest voor wat we te zeggen hebben, en we hebben veel van elkaar geleerd. Ze hebben onze ideeën niet alleen op onze eigen schepen meegenomen, maar ook verwerkt in het ontwerp van de volgende generatie CF 3850-schepen."

Damen Commercial Director Cargo Vessels Remko Bouma was het daarmee eens en zei: "We houden altijd rekening met klantinzichten – zowel tijdens de bouw als na de levering tijdens de operationele fase. Soms

is het een heel eenvoudige en ogenschijnlijk kleine aanpassing, maar het kan een grote impact hebben op het comfort van de bemanning en de prestaties van het schip."

Goed presteren

Voor hun naamgevingsceremonie waren zowel Fast Olivia als Fast Anna Sofia al zes maanden in bedrijf. Yvan Vlamincx, algemeen directeur van Fast Lines Belgium, zegt dat de schepen goed presteren.

"Bij aflevering moest de bemanning de nieuwe schepen van China naar Europa varen. Natuurlijk was dit een spannend moment voor hen, maar ook zenuwslopend. Toch begonnen we binnen enkele dagen al positieve feedback te ontvangen dat de bemanning de schepen erg slim en efficiënt vond, wat hen veel vertrouwen gaf in hun werk.

"We zijn erg tevreden met de manier waarop de schepen tot nu toe presteren; zoals Damen had voorspeld, is het brandstofverbruik aanzienlijk efficiënter dan bestaande schepen met dezelfde capaciteit."

Damen's CF 3850 is een gerenommeerd vrachtschip, waarvan het bedrijf in slechts vijf jaar meer dan 50 exemplaren heeft verkocht. Het schip is ontworpen voor flexibele ladingflexibiliteit en optimale efficiëntie. Naast het brandstofzuinige profiel is het ontwerp voorbereid op een reeks extra opties om de uitstoot en het brandstofverbruik verder te verminderen. (Persbericht en foto: Damen Shipyards, 6 mei 2026).



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel - Observator - L.J. Harri



[Rotterdamse Scheepvaartboekhandel](#)

HAGLAND POLLUX, IMO 1093640, General Cargo Ship, 3.091 GT, 4.835 DWT, 12-1-2026 in aanbouw onder bouwnummer BODEWES SUSTAINABLE 852, 22-12-2026 geplande oplevering aan Hagland Bulk Transport KS, Haugesund, vlag: Noorwegen (NIS) (LAZA8), in beheer bij Hagland Shipping AS, Haugesund.

HAGLAND PONTOS, IMO 1093652, General Cargo Ship, 3.091 GT, 4.835 DWT, 4-6-2029 in aanbouw onder bouwnummer BODEWES SUSTAINABLE 853, 4-6-2027 geplande oplevering aan Hagland Bulk Transport KS, Haugesund, vlag: Noorwegen (NIS) (LAZB8), in beheer bij Hagland Shipping AS, Haugesund.

HAGLAND POSEIDON, IMO 1093638, General Cargo Ship, 3.091 GT, 4.835 DWT, 5-12-2025 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES SUSTAINABLE 851, 22-5-2026 gedoopt HAGLAND POSEIDON en te water gelaten bij Royal Bodewes te Foxhol m.m.v. WATERPOORT en GRUNO, 3-7-2026 geplande oplevering aan Hagland Bulk Transport KS, Haugesund, vlag: Noorwegen (NIS) (LAYZ8), in beheer bij Hagland Shipping AS, Haugesund. (Foto onder: Jeroen Houtman * Bootjeskiekn).



NYK/Stolt Tankers

De eerste in een serie van acht tankers is te water gelaten bij Nantong Xiangyu Shipbuilding & Offshore Engineering Co. Ltd. IMO 1053078, Chemical/Oil Products Tanker, 28.254 GT, 38.000 DWT, 18-4-2025 in aanbouw onder bouwnummer NANTONG XIANGYU XY169, 2-6-2026 te water gelaten, 31-12-2026 (e) geplande oplevering aan NYK Stolt Tankers S.A., Panama, vlag: Liberia. De zusterschepen zijn:

IMO 1053080, bouwnummer NANTONG XIANGYU XY170, Chemical/Oil Products Tanker, 2027 oplevering

IMO 1053092, bouwnummer NANTONG XIANGYU XY171, Chemical/Oil Products Tanker, 2027 oplevering

IMO 1053107, bouwnummer NANTONG XIANGYU XY172, Chemical/Oil Products Tanker, 2028 oplevering

IMO 1053119, bouwnummer NANTONG XIANGYU XY173, Chemical/Oil Products Tanker, 2028 oplevering

IMO 1053121, bouwnummer NANTONG XIANGYU XY174, Chemical/Oil Products Tanker, 2029 oplevering

IMO 1117185, bouwnummer NANTONG XIANGYU XY222, Chemical/Oil Products Tanker, 18-11-2028 geplande oplevering aan Stolt Tankers B.V., Rotterdam, vlag: Liberia.

IMO 1117197, bouwnummer NANTONG XIANGYU XY223, Chemical/Oil Products Tanker, 30-3-2029 geplande oplevering aan Stolt Tankers B.V., Rotterdam, vlag: Liberia.



Worldwide Tug & OSV News

E-mail: wwtugosvnews@gmail.com



Boskalis investeert in high-end kabellegschip

Royal Boskalis B.V. (Boskalis) heeft besloten om in een ultramodern kabellegschip met een omvangrijke capaciteit te investeren. Met dit schip versterkt Boskalis zijn positie op de offshore-energiemarkt en wordt de wereldwijde transitie naar hernieuwbare energie verder gefaciliteerd. Het nieuwe schip voorziet in de groeiende vraag naar de installatie van kabels over lange afstanden, veelal hoogspannings-gelijkstroomkabels (HVDC), in de interconnector- en offshore-windmarkt.

De elektrificatie van de energievraag wordt gedreven door doelstellingen op het gebied van CO₂-reductie en energieonafhankelijkheid, waarvoor een robuuste netwerkinfrastructuur nodig is. De vraag naar grensoverschrijdende interconnectoren en transmissiesystemen voor offshore-wind verlangt in toenemende mate kabeloplossingen over langere afstanden, die dit schip kan leveren. Het schip wordt naar verwachting in 2029 in gebruik genomen.

Het kabellegschip zal beschikken over twee kabelcarroussels van elk 12.000 ton, waaronder een concentrische carroussel. Met deze capaciteit kan het schip langere, ononderbroken kabelsecties installeren, waardoor kostbare offshore-verbindingen tot een minimum worden beperkt en de integriteit van de kabels op de lange termijn wordt verbeterd.

Boskalis heeft meer dan 15 jaar ervaring met de installatie van subsea-kabels en is in die periode actief geweest op meer dan 140 kabelgerelateerde projecten. Op dit moment beschikt Boskalis over 3 kabellegschepen, een schip voor sleufgraafwerkzaamheden en een assortiment op maat gemaakt sleufgraafmaterieel.

Dankzij de geïntegreerde dienstverlening op het gebied van survey, baggeren, het voorbereiden van de zeebodem, kabelleggen en het installeren van stenen kan Boskalis volledig geïntegreerde oplossingen aanbieden. Daarmee worden interface-risico's verminderd, waardoor Boskalis zich van zijn concurrenten onderscheidt. Dit nieuwste kabellegschip zal een cruciale rol spelen bij het faciliteren van de energietransitie en het ondersteunen van de ontwikkeling van duurzame infrastructuur wereldwijd. (Bron en afbeelding: Persbericht Boskalis, Papendrecht, 18 mei 2026).



**Subscribe for free
on tugezine.com**

Free membership entitles you to copies of the TugZine, TugNewsletter & exclusive content on tugezine.com.



ITS 2026

Op 21 mei 2026 zijn op de ITS 2026 (International Tug & Salvage Convention) te Gothenborg een aantal nieuwbouw contracten getekend. Fairplay Towage is met Sanmar AS overeengekomen voor de bouw van een Rastar 3200SX en een Rampage 4200. Alfons Håkans heeft een contract getekend met Damen Shipyards voor levering van een ASD sleepboot type 3413 ICE, deze zal de naam POSEIDON krijgen.



ACTA AQUARIUS, IMO 1033092 (NB-329), Work/Repair Vessel, 6.749 GT, 2.200 DWT, 25-8-2023 kiel gelegd onder bouwnummer TERSAN 1123, 28-2-2025 geplande oplevering, 4-6-2025 te water gelaten, 25-9-2025 geplande oplevering, 5-2026 proefvaart onder Nederlandse vlag (PIYQ), 6-2026 geplande oplevering door Tersan Shipyard Inc., Tuzla aan SNC Acta Shipping France 7, Frankrijk, in beheer bij Acta Marine France SAS, Montoir de Bretagne en Acta Marine B.V. 89,60 x 19,20 x 7,60 x 5,000 meter.

ACTA GEMINI, IMO 1033080 (NB-329), Work/Repair Vessel, 6.749 GT, 2.200 DWT, 25-8-2023 kiel gelegd onder bouwnummer TERSAN 1122, 12-2024 geplande oplevering, 17-5-2025 (e) te water gelaten, 17 t/m 23-4-2026 proefvaart onder Nederlandse vlag (PIYM), 8-6-2026 opgeleverd door Tersan Shipyard Inc., Tuzla aan SNC Acta Shipping France 6, Montoir de Bretagne, Frankrijk, vlag: Nederland, in beheer bij Acta Marine France SAS, Montoir de Bretagne en Acta Marine B.V. 89,60 x 19,20 x 7,60 x 5,000 meter.



ACTA PEGASUS, IMO 9976757 (NB-336), Work/Repair Vessel, SX216. 6.739 GT, 2.022 NT, 2.200 DWT. 18-9-2019 akte oprichting Acta Shipping 4 B.V., Den Helder. 30-3-2022 Zetel gewijzigd in: Rotterdam. 6-2022 in aanbouw onder bouwnummer TERSAN 1120, 23-2-2023 kiel gelegd, 15-6-2024 geplande oplevering niet gehaald, 23-7-2024 te water gelaten, 31-10-2024 geplande oplevering, 10-7-2025 proefvaart, 14-7-2025 op proefvaart, 18-7-2025 na proefvaart te Yalova, 15-8-2024 geplande oplevering,

24-12-2025 opgeleverd door Tersan Tersanecilik Sanayi ve Ticaret A.S. (NB 1120), als ACTA PEGASUS aan SNC Acta Shipping France 4 Bail B.V., vlag: Nederland (PFTY), in beheer bij Acta Marine France SAS en Acta Marine Offshore Services B.V., Capelle a/d IJssel. 89,60 (86,00) x 19,20 x 7,60 x 5,900 meter. 10-1-2026 van Lavrion (Laurium), Griekenland naar IJmuiden, 29-1-2026 op Lisboa Anchorage. 6-2-2026 gearriveerd te IJmuiden. 5-5-2026 onder de Franse vlag gebracht, roepsein FNXE. (Foto: Jan Plug, 31-3-2026, IJmuiden).

BOURBON LIBERTY 209, IMO 9513531, Anchor Handling Tug Supply, 1.733 GT, 14-8-2009 opgeleverd als BOURBON LIBERTY aan Bourbon Supply Asia Pte. Ltd., vlag: Singapore, in beheer bij Bourbon Offshore Asia Pte. Ltd. 9-2010 herdoopt BOURBON PAITON. 17-12-2013 verkocht aan Mercury Offshore Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Bourbon Offshore Asia Pte. Ltd. 9-2014 herdoopt BOURBON LIBERTY 209. 15-12-2025 verkocht aan Wellington Management Ltd., Sierra Leone, 12-2025 herdoopt RIVA. 3-2026, vlag: Panama, herdoopt FILA.

Offshoreschip wordt geveild

Het in Hongkong geregistreerde Wellington Management streeft naar een snelle verkoop van de FILA, een voormalig ankerbehandelingsleepboot (AHTS) die door Bourbon werd geëxploiteerd en in 2025 via een online veiling werd aangekocht. Het schip zal op 29 mei 2026 worden geveild via het Shipbid-platform van de Zhejian Shipping Exchange met een startprijs van \$ 5,68 miljoen. De verkoop suggereert dat Wellington Management mogelijk wil profiteren van de stijgende waarde van offshore schepen na de aankoop van de BOURBON LIBERTY 209 voor \$ 5,38 miljoen in oktober 2025. (Timsen, 18-5-2026).

CUMULUS, IMO 1175254, EuroTug 2810, 124 GT, 42 BP, 10-2025 besteld door de Kon. Marine bij Neptun Shipyards onder bouwnummer NEPTUNE 697, 4-2027 geplande oplevering. De Kon. Marine bestelde ook twee zusterschepen: IMO 1175266 met bouwnummer NEPTUNE 698 en IMO1175278 bouwnummer NEPTUNE 699, oplevering resp. 6-2027 en 8-2027.

DZHIGIT, IMO 9384289 (NB-134), Pusher Tug, 294 GT, 18-3-2007 naar de Europoort voor proefvaarten, 20-3-2007 opgeleverd door IHC Sliedrecht B.V., aan Goshen International Ltd., Panama, in beheer bij Caspian Offshore Construction, Almaty, Kazakstan. 5-2007 vlag: Kazakstan. 12-2007 verkocht aan Circle Maritime Investment LLP, Kazakstan, in beheer bij Caspian Offshore Construction, Almaty, Kazakstan. 6-2020 vlag: Turkmenistan (EZJY). 7-2025 vlag: Kazakstan (UQP). 16-7-2025 verkocht aan Circle Maritime Invest JSC,



ESVAGT SIGMA, IMO 9235309, Standby-Safety Vessel, 830 GT, 249 NT, 300 DWT, 15-3-2002 opgeleverd door Stocznia Marynarki Wojennej S.A. (211) als BUE ORKNEY aan Splendour I, U.K., in beheer bij Seatankers Management Co. Ltd. en Bue Marine Ltd. 12-2002 verkocht aan Esvagt A/S, Esbjerg-Denemarken (DIS) (OXOA2), herdoopt ESVA GT SIGMA. 10 kn. 2.446 EPK, 1.800 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 190, 1.200 rpm., Caterpillar Inc. 12-5-2026 na 23 jaar in eigendom te hebben gehad verkocht

Esvagt het ERRV-schip aan Petro Aphrodite Co. Ltd., 5-2026 vlag: St. Vincent & Grenadines (J8B6924), in beheer bij Technical Ship Management Ltd., Gdansk, herdoopt SIGMA. (Foto: Esvagt).

GAUTAM, IMO 7517844, Anchor Handling Tug Supply, 658 GT, 701 DWT. 9-1976 opgeleverd als STONINGTON. 1987 herdoopt SEA LEADER. 3-2006 verkocht aan Gulf Glory Marine Services (LLC), Togo, 2006 herdoopt SINA. 2015 vlag: Togo. 3-2021 verkocht aan Al Maruf Marine Services LLC, Togo, 3-2021 herdoopt STAR 2. 13-6-2025 verkocht aan Ahilya Marine Incorporation, Majuro, vlag: Comoros (D6A4089), herdoopt GAUTAM. 4-2026 de GAUTAM verkocht voor sloop.

4-5-2026 op de Arabische Zee in nood geraakt, de fregat KASHMIR van de Pakistaanse marine verleende humanitaire hulp aan zes bemanningsleden van de GAUTAM, onder wie zes Indiërs en een Indonesiër.

De operatie werd uitgevoerd met de steun van de Pakistaanse Maritieme Veiligheidsdienst (PMSA). De hulpmissie werd gestart nadat het MRCC in Mumbai contact had opgenomen met de Pakistaanse autoriteiten om hulp te vragen. De sleepboot was onderweg van Oman naar India toen de bemanning een technisch mankement meldde. De Pakistaanse autoriteiten boden noodhulp en voorzagen de bemanning van voedsel, medische hulp en technische ondersteuning, terwijl er pogingen werden gedaan om het schip verder te helpen. Omdat de hoofdgenerator onherstelbaar beschadigd was, kon het schip zijn reis niet voortzetten. De Indiase kustwacht verzocht het Indiase directoraat-generaal voor de scheepvaart om een sleepboot te regelen om het schip in veiligheid te brengen. Op 6 mei bevond de GAUTAM zich op positie 22.08 NB en 067.54 OL. (Timsen, 7-5-2026).

HUTH, MMSI: 257351500, Tug, van Johnsen Slipp & M/V, Noorwegen (LDXF), ex FREDRIKSTAD-67. 1904 opgeleverd door Bergens M/V, Bergen (130), 1968/9 verbouwd. 98 BRT, 1.420 EPK, 1.045 kW, Wichmann 8ACAT. 5-2026 gearriveerd op Hanoytanen Scrapyard om gesloopt te worden.

MÆRSK LOGGER, IMO 7501900, 7-5-1976 te water, 9-1976 opgeleverd door Dannebrog Værft, Aalborg (166) als MÆRSK LOGGER aan A.P. Møller, Denemarken, 497 BRT, 931 DWT. 1983 verkocht aan Bin Jabr 2 Corp., Panama, herdoopt BIN JABR 2. 1987 herdoopt MAERSK TANTA. 1989 verkocht aan Putford Enterprises Ltd., U.K. (MLRD6), herdoopt PUTFORD AJAX. 1994 nieuwe meting, 1.043 GT. 24-10-2025 gearriveerd te Lowestoft en opgelegd. Het schip lag op 27 mei nog steeds in de haven, maar de naam is verwijderd. Het schip is door de eigenaar te koop aangeboden.

MARIANA, IMO 8009935 (NB-339), 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.

Gevonden lichaam geïdentificeerd

Het lichaam dat is geborgen uit de gekapseizde MARIANA is geïdentificeerd als bemanningslid Chet Brochon, zijn familie is op de hoogte gebracht, zo meldde Esther L. Muna, CEO van Commonwealth Healthcare Corp., op 6 mei. De inspanningen om het geborgen bemanningslid te identificeren omvatten DNA-afname, gecoördineerd door CHCC, dat de forensisch patholoog bijstond die vanuit Hawaï naar Saipan was gereisd. CHCC verzocht familieleden op Saipan en Guam op 2 mei om DNA-monsters af te staan, waaronder wangslimvliesuitstrijkjes, en om een geldig identiteitsbewijs mee te nemen. Vijf andere bemanningsleden van het schip zijn nog niet gevonden en worden vermoedelijk overleden.

De vermiste zeevarenden zijn: - Kapitein Frederick “Fred” Nosek Jr., Landon Delos Reyes, Mohammed Rahaman, Jose Ramirez en Vincent Agulto.

De zoekactie werd op 29 april stopgezet, nadat een gebied van meer dan 135.000 vierkante zeemijlen was doorzocht. De families van de vermiste bemanningsleden blijven aandringen op een uitbreiding van de zoekactie buiten de Amerikaanse territoriale wateren en hebben de Japanse kustwacht van de Buiteneilanden om assistentie gevraagd. Deze stemde in met een verkenningsvlucht. Functionarissen van de Japanse kustwacht meldden op 5 mei dat de surveillanceoperaties in een groot gebied van de Stille Oceaan, van ten oosten van Hokkaido tot ten zuiden van Honshu, met behulp van vliegtuigen en andere middelen werden voortgezet. (Timsen, 7-5-2026).

NEPTUNE 676, IMO 1124982 (NB-339), 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, 5-5-2026 opgeleverd aan Neptune Shipyards B.V., Hardinxveld-Giessendam (PCBR).

NEPTUN COMMANDER, IMO 9751690 (NB-338), Tug, 1.113 GT, 334 NT, 992 DWT, 11-2012 kiel gelegd, 30-10-2019 te water gelaten onder bouwnummer EASTERN MARINE 118, 13-2-2026 opgeleverd door Eastern Marine Shipbuilding Sdn. Bhd. (EM118) als NEPTUN COMMANDER aan Master Wonder Ltd., vlag: Gibraltar (ZDSY4), in beheer bij Vestra Corporate Services, Tortola, British Virgin Islands. 48,20 x 14,60 x 6,00 x 5,000 meter. 5.218 EPK, 3.840 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, Caterpillar Inc. La Fayette NE-2025. 3-2026 verkocht aan Neptune Equipment B.V., vlag: Gibraltar (ZDSY4), in beheer bij Neptune Marine Service B.V., Hardinxveld-Giessendam. 12-3-2026 van Sibü naar Nantong, 24-3-2026

ETA te Nantong. 26-3-2026 te Zhangjiagang, China. 28-5-2026 na pontons afgeleverd te hebben, vertrokken van Vancouver BC naar Nantong, China om een nieuwe lading pontons op te halen.

PELEG, IMO 1117240 (NB-333), Tug, Robert Allan (RAscal1800), 162 GT, 29 DWT, 14-12-2024 kiel gelegd, 19-2-2026 opgeleverd Shoft Shipyard Pvt. Ltd. (Y-319) als PELEG aan M/s Argo Coral Maritime Ltd., Capelle a/d IJssel, vlag: St. Kitts and Nevis (V4IU7). 18,00 x 9,60 x 3,30 x 3.300 mter. 11 knots, trekktacht 30 ton, 2.432 EPK, 1.790 kW, 1.800 rpm., Caterpillar C-32, 2 x Azimuth Thruster: ZF SRP Thruster.



Q-ADVENTURER, IMO 9158692 (NB-331), Utility Vessel, werk- en constructievaartuig, 25-10-1996 opgeleverd door Scheepswerf A. Baars Azn. B.V., Sliedrecht (764) als KALITZ aan Stemat B.V., Rotterdam. 497 GT, 2.610 EPK, 2 x General Motors, snelheid 9 kn. 12-2003 verkocht aan Maritime Craft Services (Clyde) Ltd., Largs-U.K., 2003 herdoopt MCS AILSA. 2008 nieuwe motoren: 2.128 EPK, 1.566 kW, 2 x Caterpillar Inc. NE-08. 2010 vlag: Cyprus. 8-2018 thuishaven Vlissingen (PCXL), 31-8-2018 in beheer bij DCS Maritime B.V., Vlissingen, 8-2018 herdoopt DCS ADVENTURER. 2019 verkocht aan DCS Maritime B.V., Vlissingen, 4-2019 vlag: Cyprus (5BDK3). 2022 (e) verkocht aan Quip Offshore B.V., Vlissingen, vlag: Tuvalu (T2XE5), in beheer bij Decoil Universal Shipmanagement India Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 10-2022 herdoopt Q-ADVENTURER. 4-2026 verkocht aan M5S Assets Ltd., Newton Abbot, United Kingdom, vlag: St. Vincent & Grenadines (J8B6904), in beheer bij Keynvor Morlift Ltd., Appledore, Bideford, United Kingdom, herdoopt MORLOWEN. (Foto: Koos Goudriaan, 11-10-2022, Dockside IJsselmonde).



RT LEADER, IMO 9489962 (NB-177), 18-8-2010 (e) te water gelaten voor Elisabeth Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam, 14-1-2011 (e) opgeleverd door Niigata Shipyard & Repair Inc., Niigata (0039) als RT LEADER aan RT Leader Ltd., Valletta-Malta, roepsein 9HA2235, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam. 462 GT, 7.200 EPK, trekkracht 85 ton. 29-1-2011 van Niigata vertrokken met bemanning van Redwise, 2-2011 gebunkerd te Singapore, 30-3-2011 gearriveerd Grand Harbour te Malta, 12-4-2011 gearriveerd te Rotterdam. 6-6-2011 gedoopt RT LEADER door Jeannette Baljeu (wethouder Haven, Verkeer en Regionale Economie te Rotterdam) tijdens de traditionele “Haring-Party” te Rotterdam. 12-2018 vlag: Bahamas. 4-2024 in beheer bij Tasports. 14-4-2026 verkocht aan Boluda Towage Projects Pte. Ltd., Singapore (S6TT8), in beheer bij Boluda Towage (Australia) Pty. Ltd., Sydney NSW, 4-2026 herdoopt VB SEA HAWK. (Foto: Teun van der Zee, 18-5-2013, Dag v/d Zeesleepvaart).

RT ROTATION, IMO 9559248 (NB-193), ROTOR®Tug, 25-5-2012 te water gelaten bij ASL Shipyard, Singapore onder bouwnummer 921, 23-10-2012 proefvaart, 465 GT, 3 x Niigata, trekkracht 80 ton, gebouwd voor Elisabeth B.V., Malta, roepsein 9HA2969, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam, 3-1-2013 (e) opgeleverd aan RT Rotation B.V., vlag: Malta, 1-2013 in beheer bij Teekay Shipping Australia Pty. Ltd. en Kotug Chartering B.V. 9-2-2013 vertrokken van Singapore naar Port Hedland, 18-2-2013 gearriveerd te Port Hedland. 11-2-2016 in beheer bij Rivtow Marine Pty. Ltd. en Kotug International B.V. 10-2022 vlag: Australië. 15-11-2022 in beheer bij Kotug Port Hedland Towage Pty. Ltd. 25/08/2025 in beheer bij International Maritime Services Australia Pty. Ltd. 10-2025 vlag: Bahamas. 31-3-2026 verkocht aan Boluda Towage Projects Pte. Ltd., Singapore. 3-2026 herdoopt VB SEA EAGLE. 5-2026 vlag: Australië, 22-5-2026 in beheer bij Boluda Towage (Australia) Pty. Ltd., Sydney NSW. 5-2026 vlag: Dominica (J7DK8).

RT SENSATION, IMO 9559274 (NB-197), ROTOR®Tug, 28-1-2013 (e) te water gelaten bij ASL Shipyard, Singapore onder bouwnummer 927 voor Elisabeth Ltd., 465 GT, 3 x Niigata, trekkracht 80 ton, 22-7-2013 opgeleverd als RT SENSATION aan RT Sensation B.V., vlag: Malta, roepsein 9HA2966, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam, in beheer bij Teekay Shipping Australia Pty. Ltd. en Kotug Chartering B.V. 27-7-2013 vertrokken van Singapore naar Port Hedland, 1-8-2013 ETA te Port Hedland. 4-2016 in beheer bij Rivtow Marine Pty. Ltd. en Kotug Chartering B.V. 26-11-2021 in beheer bij Tasports. 24-2-2026 in beheer bij Boluda Towage (Australia) Pty. Ltd., Sydney NSW. 8-4-2026 verkocht aan Boluda Towage Projects Pte Ltd., Singapore, in beheer bij Boluda Towage (Australia) Pty. Ltd., Sydney NSW, 4-2026 herdoopt VB SENSATION. 5-2026 vlag: Australië (VNZ3802).

SKANDI AMAZONAS, IMO 9528328, Offshore Tug/Supply Ship, 7.099 GT, 4.700 DWT, 28-10-2011 opgeleverd als AMAZONAS aan Norskan Offshore LTDA, Brazilië (PQ4630). 12-2011 verkocht aan Dofcon do Brasil Navegacao, Brazilië, in beheer bij Norskan Offshore LTDA. 7-12-2017 verkocht aan Norskan Offshore LTDA, Brazilië.

Op een rots

Op 15 mei 2026 liep de SKANDI AMAZONAS, eigendom van de Noorse rederij DOF Group en met 22 bemanningsleden aan boord, een scheur in de romp op na een aanvaring met een rots nabij de Santana-archipel. Het schip kreeg slagzij naar stuurboord en werd opzettelijk aan de grond gezet op ongeveer 200 meter van Praia Campista in Macaé, Rio de Janeiro, op positie 22.24 ZB en 041.47 WL, om te voorkomen dat het zou zinken. Niemand raakte gewond, maar de bemanning verzamelde zich met reddingsvesten op het dek en werd door ondersteuningsschepen uit Porto de Impetiba, die naar de strandingslocatie waren gevaren om hulp te bieden, van boord gehaald. In de vroege ochtend van 16 mei legde de havenautoriteit een oliescherm rond het gestrande schip. Het schip was sinds 2024 gecontracteerd door Petrobras. (Timsen, 16 mei 2026).

Extra middelen gemobiliseerd voor milieubescherming

De DOF/Norskan Group meldde op 18 mei dat extra middelen waren gemobiliseerd voor de berging van de SKANDI AMAZONAS voor de kust van Macaé, nabij de wijk Praia Campista. Het doel was om de responsstructuur voor mogelijke olielozingen in zee te versterken. Op dit moment was het gestrande schip stabiel en werd het continu gemonitord. Er waren geen aanwijzingen voor schade aan het milieu. Ondersteuningsschepen bleven in de buurt om het team aan boord te ondersteunen, dat werkte aan de technische planning die nodig was voor het veilig en gecontroleerd vlot trekken van het schip. Zeventien personen bleven aan boord om de veiligheid van de inspectiemanoeuvres en de daaropvolgende berging van het schip te waarborgen. Twaalf anderen, die als niet-essentieel werden beschouwd, waren veilig van boord gegaan. Een commissie is ingesteld om de oorzaken van het ongeval te onderzoeken. De meest waarschijnlijke eerste hypothese was een aanvaring met een rotsbank. (Timsen, 19 mei 2026).

Aan de grond gelopen schip volledig onder water

Na dagenlang aan de grond te hebben gelegen, is de SKANDI AMAZONAS op 23 mei 2026 volledig onder water komen te staan. Het schip, dat de afgelopen dagen naar stuurboord helde met de boeg naar beneden, kwam min of meer recht te liggen en zonk tot aan het hoofddek. Golven beukten tegen het schip en spoelden over het werkdek, te midden van een periode van slecht weer. (Timsen, 24 mei 2026).



SD SEAHORSE, IMO 9448190 (NB-220), 7-7-2008 (BV) opgeleverd door Med Yilmaz Tersanesi A.Ş., Zonguldak, Turkije (07) als SD SEAHORSE aan SD Seahorse Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Kooren International B.V., roepsein 9HIX9. 483 GT, 145 NT, 32,00 x 11,60 x 5,36 x 4,180 meter. 5.218 EPK, 3.840 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 215 x 170, 1.600 rpm., Caterpillar. 6-8-2008 gearriveerd in de Europoort, 17-1-2009 aan het steiger van de Spido te Rotterdam gedoopt SD SEAHORSE. 10-2015 in beheer bij Rosnefteflot JSC, 30-10-2015 vertrokken van Schiedam naar Tuapse, Rusland, 16-11-2015 ETA te Tuapse. 3-11-2015 passage Vigo. 11-2015 vlag: Rusland, roepsein UAJB. 11-2022 vlag: Malta. 5-12-2022 verkocht aan Augusta Shipholding Ltd., vlag: Liberia, in beheer bij EDT Offshore Egypt SAE, herdoopt EDT AUGUSTA. 5-2023 vlag: Portugal (MAR). 6-6-2024 verkocht aan Kydonia Sea Services, Griekenland (SVB5122), herdoopt THISEAS. (Foto: Teun van der Zee, 16-8-2008, Europoort).

SD AISEMAHT, IMO 1022653 (NB-332), Tug, 900 GT, 6-7-2023 contract met Kotug International B.V., Rotterdam, 13-2-2024 eerste staal gesneden, 8-5-2024 kiel gelegd bij Sanmar (SANMAR 360) onder bouwnummer RASALVOR4400-DFM I, 4-9-2025 (e) 12-9-2025 (Kotug.Sanmar) te water gelaten, 15-12-2025 geplande oplevering als SD AISEMAHT, 30-4-2026 proefvaart onder Turkse vlag (TCA8555), 4-5-2026 proefvaart, 22-5-2026 opgeleverd als RASALVOR 4401 aan Sanmar Denizcilik Makina Ve Ticaret A.S., Istanbul.

SD BOOMER, IMO 1093884, Tug, 499 GT, 149 NT, 329 DWT, 20-1-2026 opgeleverd door Uzmar Gemi Insa San. Ve Ticaret A.S. (200) als SD BOOMER aan Kotug Chartering B.V., St. Vincent and Grenadines (J8B6840). 12 kn. 6.386 EPK, 4.700 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar Inc.

SILEX, IMO 9085194, sleepboot, 30-4-1993 contract, 6-12-1993 kiel gelegd, 1-7-1994 opgeleverd door SIMEK, Flekkefjord (79) als SILEX aan Torksey Ltd., Peel, vlag: Isle of Man (MSNN6), in beheer bij Snaefell Ship Management Ltd. 543 GT, 163 NT, 430 DWT. 3.600 kW, 2 x 6 cyl, 2 tew, 280 x 360, Wichmann 6L28B, Wärtsilä Wichmann A/S, Rubestadneset. 2003 (mogelijk eerder) in beheer bij Østensjø Rederi AS. 3-2006 verkocht aan Rimorchiatori Ancona SRL, Italië, in beheer bij Rimorchiatori Ancona S.r.l. 7-2006 vlag: Isle of Man. 10-2006 verkocht aan Torksey Ltd., Noorwegen (LAHW), in beheer bij Østensjø Rederi AS. 4-5-2017 verkocht aan Bugsertjeneste IV AS, Noorwegen (LAHW), in beheer bij Østensjø Rederi AS. 2-2021 herdoopt STADT FLORØ. 19-5-2021 verkocht aan Boluda Towage Norway AS, Noorwegen (LAHW). 2-2026 herdoopt VB FLORØ. 15-5-2026 binnen met een ponton de UR 171, stuurboten: BUIZERD en BRABO, afleveren van de ponton te Rotterdam vertrokken naar de Scheurhaven.

SL COOK, IMO 9105255 (NB-332), 21-7-1994 opgeleverd door Imamura Shipbuilding, Kure (375) als NGAN CHAU aan The Hong Kong Salvage & Towage Co. Ltd., Hong Kong. 456 GT, 136 NT, 257 DWT. 4.300 EPK, 2 x Niigata 6L28HX. 1999 vlag: Panama. 2004 (e) verkocht aan PB Towage Australia Pty. Ltd., Panama, 2004 herdoopt COOK. 2007 (e) thuishaven en vlag: Sydney-Australië. 9-2008 (e) vlag: Cook

Islands. 17-1-2009 (e) verkocht aan PB Sea-Tow (NZ) Ltd., Cook Islands. 8-2009 herdoopt PB COOK. 7-2010 (e) verkocht aan AMS Salvage & Towage Pty. Ltd., Cook Islands. 25-2-2015 (e) verkocht aan Smit Lamnalco Australia Pty. Ltd., Australië, 5-2015 herdoopt SL COOK. 24-1-2024 verkocht aan Smit Lamnalco Towage Png. Ltd., Port Moresby, vlag: Papua New Guinea (P2V5875). 10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney. 11-2025 herdoopt VB COOK.

SL JAMBA, IMO 9670121 (NB-332), 492 GT, 6.093 EPK, 4.481 kW, 2 x Caterpillar 3516CHD. 30-5-2013 te water bij Hin Lee (Zhuhai) Shipyard Co. (271), 11-12-2013 opgeleverd door Cheoy Lee Shipyards Ltd., Kowloon (5056) als SL JAMBA aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., Singapore. 31-5-2016 verkocht aan Smit Lamnalco Towage PNG Ltd., Port Moresby, vlag: Papua New Guinea (P2V5578). vlag: Papua New Guinea (P2V5578). 2-2026 herdoopt VB JAMBA.

SL KOROWI, IMO 9670133 (NB-201), type RAStar 3200. 30-6-2013 te water gelaten bij Cheoy Lee Shipyards Limited, Zhuhai, China onder bouwnummer CHEOY LEE 5057, 3-4-2014 (e) opgeleverd als SL KOROWI aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., Sharjah, United Arab Emirates. 495 GT, 275 DWT, trekkracht 65 ton, 6.091 EPK, 4.480 kW, 2 x Caterpillar 3516CHD. 9-4-2014 van Hong Kong naar Papua New Guinea. 31-5-2016 verkocht aan Smit Lamnalco Towage PNG Ltd., Port Moresby, vlag: Papua New Guinea (P2V5703), in beheer bij Smit Lamnalco Ltd. 10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney. 11-2025 herdoopt VB KOROWI.

SL SIAGE, IMO 9670157 (NB-332), 2-1-2014 te water gelaten, 25-4-2014 opgeleverd Cheoy Lee Shipyards Ltd., Kowloon (274) als SL SIAGE aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Smit Lamnalco Ltd. Roepsein 9V2709, 492 BRT, 275 DWT. 6.093 EPK, 4.481 kW, 2 x Caterpillar 3516CHD. 24-4-2014 vertrokken van Hong Kong. 31-5-2015 in dienst Smit Lamnalco Towage PNG Ltd., vlag: Papua New Guinea (P2V5702). 10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney. 12-2025 herdoopt VB SIAGE.

SMIT CANADA, IMO 7915151 (NB-314), sleepboot, 282 GT, 84 NT, 84 DWT, 25-10-1980 te water gelaten, 6-12-1980 opgeleverd als CANADA door McTay Marine Ltd., Bromborough (38) als CANADA aan Alexandra Towing Co. Ltd., Liverpool-U.K. 258 BRT, 30,21 (28,50) x 9,01 x 3,81 x 4,401 meter, 2.640 EPK, 1.942 kW, 2 Ruston 6RKCM, Voith-Schneider, trekkracht 27,5 ton. 1993 ingebracht bij Howard Smith Towage Ltd. 1995: 282 GT. 1999 ingebracht bij Adsteam U.K. Liverpool, Liverpool-U.K. 4-2007 ingebracht bij Smit Harbour Towage (U.K.) Ltd., Liverpool-U.K. 5-2007 herdoopt SMIT CANADA, 2-2008 verkocht aan T.P. Towage Co. Ltd., Gibraltar (ZDRK7) (Tony Penalver), herdoopt WELLINGTON. 2015 verkocht aan Resolve Towing Gibraltar Ltd., 14-5-2015 (e) in beheer bij Resolve Marine Group Inc., Fort Lauderdale FL. 5-9-2024 verkocht aan Boluda Towage Gibraltar Ltd., Gibraltar. 5-2025 gearriveerd bij een scheepssloper te Gibraltar om gesloopt te worden.



Foto SMIT CANADA: Emiel van Beekum, 17-8-2007, Liverpool

VB BRAAKMAN, IMO 8915457 (NB-339), 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 gearriveerd bij kraan 10 van Boluda te Terneuzen klaargemaakt voor de sloop. 27-5-2026 door de sleepboot HENDRIK 7 naar Gent gebracht om gesloopt te worden bij Galloo Recycling N.V.



VARNEBANK, IMO 7422324 (NB-338), Haven- kustsleepboot, 20-11-1975 gedoopt VARNEBANK door mevr. W. Bijker-Bosscha (echtgenote van dhr. J.G. Bijker, directie Smit Internationale Havensleepdienst B.V.) maar niet te water gelaten vanwege de waterstand, 25-11-1975 te water gelaten, 16-12-1975 opgeleverd (AB) door Scheepswerven v/h H.H. Bodewes B.V., Millingen (729) aan Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst B.V., Rotterdam (PIEJ). 18-12-1975 meetbrief 17428 afgegeven, brandmerk 14401 Z ROTT 1975. 251,79 BRT, 0 NRT. 34,29 (30,79) x 9,56 x 5,82 x 3,785 meter. 2 Voith-Schneider propellers 28GII/185, trekkracht 35 ton, 107,5 ton bunkers, 12 kn. 3.450 IPK, 3.000 EPK, 2.200 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 240 x 260, 1.000 omw/min., Kromhout 9FDHD240, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle. 13-4-1988 verkocht aan Smit Havensleepdienst B.V., Rotterdam. 2-4-2002 verkocht aan Smit Harbour Towage Rotterdam B.V., Rotterdam (SHTR). 2004 verkocht aan Alfons Håkans Oy Ab, Turku-Åbo, Finland, 27-7-2004 te Vlaardingen overgedragen aan Alfons Håkans Oy Ab, 30-7-2004 vertrokken van Vlaardingen als VARNEBANK onder Nederlandse vlag, 9-9-2004 onder de vlag van Estland gebracht, thuishaven: Tallinn, herdoopt PALLAS. 10-11-2017 oprichting van Varne B.V., te Hoek van Holland, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 70050961. (NB: daar is ook geregistreerd Marina Holdings B.V.). 21-11-2017 vertrokken van Muuga. 22-11-2017 te Naantali, Finland. 27-11-2017 verkocht aan Varne B.V., Hoek van Holland (R.V. van der Linden B.V.). 1-12-2017 vertrokken van Naantali via het Kattegat naar Schiedam. 8-12-2017 gearriveerd in de Wilhelminahaven te Schiedam. 9-12-2017 van Schiedam naar de Koopvaardijhaven, Hellevoetsluis. 1-2018 te Hellevoetsluis herdoopt VARNEBANK. 20—eigenaar omgezet in: Varne Investments B.V. 4-4-2026 verkocht aan Dutch Tender Service B.V., Scheveningen, 19-5-2026 vertrokken van Maassluis naar Scheveningen voor de overdracht. (Foto: Teun van der Zee, 4-3-1998, Vlissingen vast op de aan de grond gelopen bulkert TAL).

VOS HADES, IMO 9552264 (NB-207), 13-6-2007 besteld, 25-10-2008 1e staal gesneden, 12-3-2009 kiel gelegd, 24-7-2009 te water gelaten, 25-9-2009 (AB) opgeleverd door Fujian Southeast Shipyard (SK56) als VOS HADES aan Offshore Support Vessels 10, Singapore, in beheer bij Vroon Offshore Services Pte. Ltd., roepsein 9V7933, 1.678 GT, 503 NT, 1.386 DWT, 5.222 EPK, 3.840 kW, 2 x Caterpillar 3516B-HD. 25-9-2009 (e) verkocht aan Vroon Offshore Italia S.r.l., Ancona-Italië, in beheer bij Vroon Ship Management S.r.l., roepsein IBZY. 8-2014 verkocht aan Vroon Offshore Services Ltd., Aberdeen-U.K., roepsein 2HKV9. 15-9-2022 verkocht aan Nomis Offshore Ltd., Aberdeen-U.K., in beheer bij Vroon Offshore Services Ltd. 18-3-2026 verkocht aan ABS Marine Services Ltd., Chennai, vlag: Marshall Islands. 5-2026 vlag: India (00ATIN2), 3-2026 herdoopt HADES. 5-2026 herdoopt ARTEMIS.



WINDCAT HAARLEM, IMO 1019931 (NB-330), Work/Repair Vessel, 6.711 GT, 2.014 NT, 2.036 DWT, 2-11-2023 kiel gelegd, 3-4-2025 te water gelaten onder bouwnummer HA LONG 552207, 30-10-2025 geplande oplevering, 4-5-2026 opgeleverd door Ha Long Shipbuilding One Member of Responsibility Ltd. Co. (552207) (Damen Shipbuilding & Cooperation B.V.) als WINDCAT HAARLEM aan CMB Tech Belgium N.V., vlag: België (ORUY), in beheer bij Golden Ocean Group Ltd., Hamilton, Windcat Workboats B.V., IJmuiden en Anglo-Eastern Antwerp N.V., Antwerpen. 88,60 (84,19) x 19,70 x 8,00 x 5,300 meter. 12-5-2026 vertrokken naar Hong Kong, 15-5-2026 te Hong Kong.

YUVAL, IMO 1117238 (NB-333), Tug, Robert Allan (RAscal1800), 162 GT, 29 DWT, 14-12-2024 kiel gelegd, 16-2-2026 opgeleverd Shoft Shipyard Pvt. Ltd. (Y-318) als YUVAL aan M/s Argo Coral Maritime Ltd., Capelle a/d IJssel, vlag: St. Kitts and Nevis (V4IT7). 18,00 x 9,60 x 3,30 x 3.300 mter. 11 knots, trekkacht 30 ton, 2.432 EPK, 1.790 kW, 1.800 rpm., Caterpillar C-32, 2 x Azimuth Thruster: ZF SRP Thruster.



AGIOS FANOURIOS I, IMO 9759824, Crude Oil Tanker VLCC, 156.341 GT, 299.996 DWT, 31-10-2015 kiel gelegd, 8-9-2016 te water, 22-11-2016 opgeleverd door Japan Marine United Corp. (5057) als AGIOS FANOURIOS I aan St. Fanourios Co. Ltd., Malta (9HA4416), in beheer bij Eastern Mediterranean Maritime Ltd. (EASTMED), Athene.

Tankers werden de Straat van Hormuz uitgestuurd.

Twee VLCC's, de AGIOS FANOURIOS I en de SHALAMAR, die nog niet waren geladen, keerden op 12 april 2026 terug in de Straat van Hormuz, nadat ze het belangrijke doorvoerpunt bijna hadden bereikt. Dit gebeurde nadat de gesprekken tussen de VS en Iran zonder resultaat waren geëindigd. In totaal waren drie VLCC's, geen daarvan direct gelieerd aan Iran, eind april vanuit de Golf van Oman richting de Straat van Hormuz vertrokken. Ze bereikten in de vroege ochtend van 12 april de omgeving van het Iraanse eiland Larak, dat wordt beschouwd als een controlepost voor schepen die de waterweg binnenvaren. De 'Agios Fanourios I', die op weg was naar Irak, en de SHALAMAR, die naar Das Island voer, keerden om en verlieten de straat. De derde tanker, de MOMBASA B, vervolgde zijn reis en voer via de door Iran goedgekeurde route tussen de eilanden Larak en Qeshm de Perzische Golf in. Het schip gaf geen duidelijke bestemming aan. Zowel Irak als Pakistan hadden eerder toestemming van Iran gekregen om deze route te gebruiken. De AGIOS FANOURIOS I is er bij haar tweede poging in geslaagd de Perzische Golf binnen te

varen via de Straat van Hormuz. Daarmee is het de eerste ruweolietanker die sinds de Amerikaanse blokkade van Iraanse havens westwaarts is gevaren. (Timsen, 15-4-2026).

Tanker verliet de Straat van Hormuz bij derde poging

Op 10 mei 2026 voeren de AGIOS FANOURIOS I en de KIARA M (IMO: 9285823) door de Straat van Hormuz met hun AIS-systeem uitgeschakeld. Producenten en handelaren in het Midden-Oosten probeerden de olie-export vanuit de Perzische Golf te handhaven, ondanks de spanningen met Iran. Beide schepen vervoerden elk ongeveer twee miljoen vaten Iraakse ruwe olie. De AGIOS FANOURIOS I zou haar lading lossen bij de Nghi Son-raffinaderij in Vietnam op 26 mei. De tanker had eerder al minstens twee mislukte pogingen gedaan om de Straat van Hormuz te passeren, nadat ze op 17 april ruwe olie had geladen bij de Basrah Offshore Oil Terminal. Ook de KIARA M verliet de Golf met haar volgsysteem uitgeschakeld. De bestemming van de lading van de KIARA M was aanvankelijk onduidelijk. (Timsen, 12-5-2026).

Tanker keerde terug na doorvaart door de Straat van Hormuz

De AGIOS FANOURIOS I leek zich net voor de Amerikaanse blokkadelijn in de Golf van Oman te bevinden, nadat Iran het schip toestemming had gegeven om de Straat van Hormuz te passeren. De tanker veranderde 's nachts van koers en vertraagde van zijn snelheid van 13 knopen. Aanvankelijk voer het schip met vijf knopen terug richting Oman, en de laatste AIS-berichten op 11 mei toonden een snelheid van slechts 1,2 knopen. De AIS gaf Vietnam nog steeds aan als bestemming van het schip.

De tanker was enkele weken geleden de Golf binnengevaren en had een lading ruwe olie geladen bij de olieterminal van Basra. Op 11 mei meldde Iran dat het schip toestemming had gekregen voor de doorvaart. De tanker was een van de weinige schepen die op 11 mei de Straat van Hormuz passeerden. Op die dag leek Iran een tweede Qatarese LNG-tanker, de MIHZEM, terug te sturen, nadat het schip op 10 mei wel toestemming had gekregen voor de doorvaart. De MIHZEM naderde de Straat, maar keerde op 11 mei terug. Uit het AIS-signaal bleek echter dat het schip op 12 mei de Straat was gepasseerd en zich nu langs de kust richting Port Qasim bewoog. (Timsen, 12-5-2026).

AL KHARAITIYAT, IMO 9397327, LNG Tanker, 136.168 GT, 42.016 NT, 113.845 DWT. 28-4-2008 kiel gelegd, 30-6-2009 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (1909) als AL KHARAITIYAT aan Nakilat HHI 1909 Inc., Marshall Islands (V7QF8), in beheer bij STASCO (Shell International Trading And Shipping Company Limited). 315,16 (303,00) x 50,00 x 27,00 x 13,000 meter. 27-5-2020 in beheer bij Nakilat Shipping Qatar Ltd., Doha, Qatar.

Eerste LNG-schip dat sinds het begin van de oorlog de Straat van Hormuz passeert

De AL KHARAITIYAT stak op 9 mei 2026 de Straat van Hormuz over. De LNG-tanker leek een nieuwe route te nemen door de door Iran aangewezen waterweg, vlak langs het eiland Larak, ten noorden van het normale verkeersscheidingsgebied. Het schip verdween vervolgens van de radar en dook pas op 10 mei weer op via AIS in de Golf van Oman, op weg naar Karachi. Het was de eerste LNG-tanker die de Straat van Hormuz overstak sinds het begin van de oorlog op 28 februari. (Timsen, 10-5-2026).

BARAKAH, IMO 9902615, Crude Oil Tanker VLCC, 163.262 GT, 101.896 NT, 307.925 DWT, 23-12-2015 kiel gelegd, afgebouwd als CS SHANDONG VENTURE voor China Shipbuilding Consulting, 30-4-2021 verkocht aan CSSC WKMT Tanker I Co. Ltd., in beheer bij Wah Kwong Ship Management HK Ltd., 6-5-2021 opgeleverd door Dalian Shipbuilding Industries No 2 (T308K-5) als MURBAN aan Barakah Inc., Liberia (5LAP3), in beheer bij Abu Dhabi Marine Operations & Services Company LLC (ADNOC Logistics & Services), Abu Dhabi, United Arab Emirates. 7-2021 herdoopt BARAKAH.

Tanker getroffen door Iraanse drones

De tanker 'Barakah' van ADNOC Logistics & Services werd op 3 mei 2026 getroffen door twee Iraanse drones tijdens een poging om de Straat van Hormuz te passeren, voor de kust van Oman, ongeveer 78 mijl ten noorden van Fujairah, na een olietransport ten oosten van de Verenigde Arabische Emiraten. Het bedrijf meldde dat er geen bemanningsleden gewond raakten en dat het schip op het moment van het incident geen lading vervoerde. De tanker was ongeveer tien dagen geleden voor het laatst gezien op de ankerplaats van Fujairah.

Het ministerie van Buitenlandse Zaken van de Verenigde Arabische Emiraten veroordeelde de Iraanse aanval ten eerste als een daad van "piraterij" en beschuldigde Iran ervan de Straat van Hormuz te gebruiken als "instrument voor chantage en dwang". Het ministerie riep ook op tot een onmiddellijke stopzetting van de vijandelijkheden tegen commerciële tankers die door de Straat van Hormuz varen. De aanval werd eveneens veroordeeld door de ministeries van Buitenlandse Zaken van Jordanië en Egypte. De UKMTO heeft een waarschuwing uitgegeven aan schepen die door het gebied varen en hen geadviseerd voorzichtig te zijn. (Timsen, 11-5-2026).

CMA CGM SAN ANTONIO, IMO 9294173, Container Ship, 28.592 GT, 39.333 DWT, 26-10-2005 opgeleverd door Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (0343) als TATIANA SCHULTE aan Tatiana Schulte Shipping GmbH, Cyprus, in beheer bij Thomas Schulte Reederei GmbH en Ocean Shipmanagement GmbH. 3-2011 herdoopt YM FUZHOU. 3-2012 herdoopt TATIANA SCHULTE. 3-2014 herdoopt MOEN ISLAND. 10-2018 herdoopt CMA CGM POINTE CARAIBE. 10-2019 herdoopt MOEN ISLAND.



10-2020 herdoopt ISEACO HORIZON. 20-12-2021 verkocht aan CMA CGM S.A., Malta (9HA5576), in beheer bij NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. K.G., 12-2021 herdoopt CMA CGM SAN ANTONIO. (Foto TATIANA SCHULTE: Henk de Winde, 22-9-2008, Westerschelde).

Containerschip geraakt door kruisraket, bemanningsleden gewond

Op 5 mei 2026 om 18:30 uur werd de CMA CGM SAN ANTONIO, onderweg van Khalifa Port naar Mundra, geraakt door een kruisraket tijdens de overtocht door de Straat van Hormuz op positie 26.01.8 NB en 056.38.7 OL, terwijl het schip probeerde de Straat 's nachts over te steken. Acht bemanningsleden, allen Filippijnse staatsburgers, raakten gewond, van wie één ernstig. De bemanningsleden moesten van boord worden gehaald en per helikopter naar een ziekenhuis worden gebracht voor medische behandeling.

De CMA CGM SAN ANTONIO is om veiligheidsredenen uit de lucht gevallen en haar AIS-sigitaal is sindsdien niet meer ontvangen. Haar laatst bekende positie was voor de kust van Dubai. De milieugevolgen van de aanvaring waren onbekend en schepen in het gebied werden geadviseerd voorzichtig te varen. Rond het middaguur bevond het schip zich naar verluidt in de buurt van Dubai. Na het incident werd het volgsysteem van het schip uitgeschakeld of volledig gedeactiveerd. Het schip zou 10,5 mijl ten zuidoosten van Jazirat Umm Al Fayyarin stuurloos ronddrijven.

Na de aanval werd Project Freedom van de Trump-administratie, een operatie die gestrande schepen via de Straat van Hormuz uit de Perzische Golf moest loodsen, na slechts twee dagen opgeschort. Iran zette de aanvallen op de commerciële scheepvaart voort en kondigde een officiële bevoegdheid aan om tol te heffen op de waterweg. Het was onduidelijk of de CMA CGM SAN ANTONIO onder de nu stopgezette Amerikaanse escorteoperatie voer om gestrande schepen te bevrijden. (Timsen, 8-5-2026).

Drie bemanningsleden liggen nog in het ziekenhuis na de aanval.

Volgens het Department of Migrant Workers (DMW) herstelden drie Filippijnse bemanningsleden van de 'CMA CGM San Antonio' nog steeds in een ziekenhuis in Oman en waren ze nog niet volledig hersteld van de droneaanval op de M/V CMA CGM SAN ANTONIO. Twee andere Filippijnse bemanningsleden zouden naar verwachting binnen een week naar huis worden gevlogen en werden voorbereid op repatriëring. Op 15 mei keerden twee van de zeven gewonde Filippijnse bemanningsleden veilig terug naar de Filippijnen. Zij ontvingen medische en psychologische hulp tot hun volledige herstel. De twee ontvingen ook een eerste financiële bijdrage van het DMW en OWWA. Hun repatriëring en veilige aankomst werden gecoördineerd door de gezamenlijke inspanningen van de reder en het erkende bemiddelingsbureau, in nauwe samenwerking met de Filippijnse ambassade en het Migrant Workers Office (MWO) in Oman. Ze arriveerden op de middag van 15 mei op Terminal 3 van NAIA met Emirates-vlucht EK 332 en werden herenigd met hun families. (Timsen, 18-5-2026).

Twee op de zeven Filipino's worden gerepatriëerd.

Volgens minister van migrantenzaken Hans Leo Cacadac zijn twee van de zeven Filippijnse zeevarenden die gewond raakten bij de droneaanval op de CMA CGM SAN ANTONIO in de Straat van Hormuz op 5 mei, hersteld en zouden zij op 22 mei naar hun thuisland terugkeren. (Timsen, 20-5-2026).

EAGLE VERONA, IMO 9597264, Crude Oil Tanker VLCC, 161.833 GT, 320.122 DWT, 2-10-2013 opgeleverd als EAGLE VERONA aan AET Inc. Pte. Ltd. 10-2013 vlag: Isle of Man, in beheer bij BP Shipping Ltd., herdoopt BRITISH VENTURE. 2-9-2018 in beheer bij MISC Shipmanagement S PTE. Ltd., Singapore, 9-2018 vlag: Singapore (9V6223), 9-2018 herdoopt EAGLE VERONA.

Tanker vaart Amerikaanse blokkadelijn voorbij

De EAGLE VERONA, die Iraakse ruwe olie naar Ningbo vervoerde, heeft de Perzische Golf verlaten en de Amerikaanse blokkadelijn overgestoken naar de Arabische Zee, terwijl de gesprekken over een einde aan de oorlog tussen de VS en Iran en de heropening van de Straat van Hormuz voortduurden. De tanker vervoerde ongeveer twee miljoen vaten Iraakse ruwe olie naar China. (Timsen. 26-5-2026).

EAGLE VERACRUZ, IMO 9933626, Crude Oil Tanker VLCC, 156.186 GT, 299.525 DWT, 12-1-2024 opgeleverd als EAGLE VERACRUZ aan Aet Tankers Vlcc V Pte. Ltd., Singapore (9V8119), in beheer bij AET Tankers Pte. Ltd., Singapore. 26-5-2026 in stilte de Straat van Hormuz verlaten en op weg naar de haven van Quanzhou in de provincie Fujian, in het zuidoosten van China, met een verwachte aankomsttijd van 16 juni. Had eind februari 2026 ongeveer twee miljoen vaten ruwe olie geladen te Saoedi-Arabië. In de haven was een raffinaderij van Sinochem gevestigd. De EAGLE VERACRUZ was eerder geïdentificeerd als een van de zeven schepen waarvoor Maleisië toestemming had gevraagd aan Iran om de Straat van Hormuz te passeren. (Timsen. 29-5-2026).

HARBOUR PHOENIX, IMO 9110432, Oil Products Tanker, 5.237 GT, 7.628 DWT, 31-12-1994 opgeleverd als MIMOSA. 2020 herdoopt MAPLEI. 7-2013 herdoopt GULFPETROLEUM III, 7-2016 herdoopt NAUTICAL GLOBAL VII. 11-2019 herdoopt AMNA 1. 9-2021 herdoopt REED IV. 2-2024 ververkocht aan Harbour Phoenix Shipping Inc., Palau (T8A3714), in beheer bij Hellenic Ship Management – FZCO, Dubai. 4-2024 herdoopt HARBOUR PHOENIX.

Iran heeft tien Indiase zeelieden vrijgelaten die waren aangehouden nadat de HARBOUR PHOENIX in juli 2025 nabij de haven van Jask was onderschept, zo meldden de Indiase scheepvaartautoriteiten op 26 mei 2026. Het Indiase directoraat-generaal voor de scheepvaart meldde dat de zeelieden in Iran waren vastgehouden, gearresteerd en gevangen gezet. Ze zijn inmiddels vrijgelaten en veilig. Er worden voorbereidingen getroffen voor hun terugkeer naar India. (Timsen. 27-5-2026).



HASNA, IMO 9212917, Crude Oil Tanker VLCC, 160.930 GT, 299.229 DWT, 9-6-2003 opgeleverd als IRAN HARSIN aan NITC (National Iranian Tanker Co.), Iran. 3-2008 vlag: Malta, 3-2008 herdoopt HARSIN. 10-2012 vlag: onbekend. 6-2012 vlag: Tanzania, 6-2012 herdoopt VALOR. 9-2013 vlag: Panama, 9-2013 herdoopt MARINA. 6-2015 herdoopt HASNA. 2-2019 vlag: Iran (EQXW). (Foto: Teun van der Zee, 20-5-2007, Europoort).

Tanker beschoten door Amerikaans gevechtsvliegtuig

Amerikaanse troepen in de Golf van Oman hebben de blokkademaatregelen gehandhaafd door het onbeladen schip HASNA, dat op 6 mei 2026 om 9.00 uur probeerde naar een Iraanse haven te varen, tot stilstand te brengen. De troepen van het Amerikaanse Centraal Commando (CENTCOM) observeerden de 'Hasna' tijdens de doorvaart door internationale wateren. De Amerikaanse troepen gaven meerdere waarschuwingen af en lieten het onder Iraanse vlag varende schip weten dat het de Amerikaanse blokkade schond.

Nadat de bemanning van de HASNA herhaalde waarschuwingen negeerde, schakelden de Amerikaanse strijdkrachten het roer van de tanker uit door meerdere schoten af te vuren met het 20 mm kanon van een F/A-18 Super Hornet van de Amerikaanse marine, die was opgestegen vanaf de USS ABRAHAM LINCOLN (CVN 72). De HASNA was daarmee niet langer op weg naar Iran. Het vliegtuig behoorde tot een van de drie gevechtsvliegtuiggroepen van NAS Lemoore die werden ingezet in het kader van "Operatie Epic Fury". (Timsen, 8-5-2026).

HMM NAMU, IMO 1039292, General Cargo Ship, 28.205 GT, 38.314 DWT, 5-1-2026 opgeleverd als HMM NAMU aan NAMU S.A., Panama (3E7880), in beheer bij HMM Co. Ltd., Seoul.

Vrachtschip getroffen door explosie en brand in de Straat van Hormuz

Op 4 mei 2026 werd de HMM NAMU, met 24 bemanningsleden aan boord, waaronder zes Zuid-Koreanen en achttien buitenlanders, getroffen door een explosie in de Straat van Hormuz. Het schip lag voor anker bij OPL in Umm Al Quwain, op positie 25.51 NB en 055.23 OL. Om 20:40 uur lokale tijd werd een noodsignaal verzonden door een nabijgelegen schip. De explosie vond plaats aan bakboordzijde, nabij de machinekamer, en werd gevolgd door brand. De bemanningsleden kwamen onmiddellijk in actie en slaagden er binnen vier uur in de brand te blussen met behulp van de interne brandbestrijdingssystemen van het schip. De exacte oorzaak van de explosie en de oorsprong van de brand bleven tot op heden onduidelijk. Veiligheidsbronnen gaven aan dat de explosie mogelijk werd veroorzaakt door een onbemand oppervlaktevaartuig (USV) of een drijvende zeemijn.

Hoewel het schip door de explosie en brand feitelijk onklaar was gemaakt, bleef het stabiel. Het was de bedoeling het schip naar Dubai te slepen voor een grondig onderzoek, zodra een sleepboot kon worden gecontracteerd. Technisch en forensisch onderzoek zou beginnen zodra de machinekamer veilig toegankelijk was. De machinekamer kon nog niet worden geïnspecteerd omdat deze, als onderdeel van de bluswerkzaamheden, vol CO₂ was gelopen.

Coalitietroepen zouden ter plaatse zijn. De bemanning was ongedeerd. Relevante instanties, waaronder het ministerie van Defensie en de kustwacht, zijn op de hoogte gesteld en de autoriteiten blijven de situatie volgen. (Timsen, 5-5-2026).

Beschadigd vrachtschip naar Dubai gesleept.

De voorbereidingen voor het slepen van de HMM NAMU, die op 4 mei in de Straat van Hormuz in brand vloog, begonnen op de ochtend van 7 mei. Een sleepboot, die op 6 mei rond 8.30 uur vanuit Dubai was vertrokken, arriveerde rond 03:30 uur (Koreaanse tijd) voor de kust van Umm al-Quwain om het schip naar een haven in Dubai te slepen, op ongeveer 70 kilometer van de plaats van het incident. De voorbereidingen zouden naar verwachting enkele uren duren. Het schip zou naar verwachting op de ochtend van 8 mei aankomen. Ondertussen vertrok een vierkoppig onderzoeksteam van de overheid, waaronder een branddeskundige, in de nacht van 5 mei naar Dubai. Het onderzoek zou direct na aankomst van het schip in de haven van start gaan om de oorzaak van het incident te achterhalen. Medewerkers van het Koreaanse scheepsregister in Dubai en een onderzoeker van het Centraal Tribunaal voor Maritieme Veiligheid zouden naar verwachting aan het onderzoek deelnemen. Geen van de 24 bemanningsleden aan boord raakte gewond bij de brand. Het schip draaide op noodgeneratoren terwijl technische inspecties werden uitgevoerd.

Kort na het incident beweerde de Amerikaanse president Donald Trump dat het schip door Iraanse troepen was aangevallen omdat het ervoor had gekozen om "alleen te varen" in plaats van zich te laten escorteren door het Amerikaanse leger. Het Zuid-Koreaanse presidentiële bureau, Cheong Wa Dae, waarschuwde echter voor overhaaste conclusies en verklaarde dat, hoewel deze mogelijkheid aanvankelijk werd overwogen, er tot nu toe geen bewijs ter plaatse was verzameld dat deze theorie ondersteunde. Op 7 mei ontkende de Iraanse diplomatieke missie in Seoul stellig de beschuldigingen dat Iraanse strijdkrachten het schip in de Straat van Hormuz hadden aangevallen. (Timsen, 7-5-2026).

Onderzoekers zijn aan boord gegaan van het beschadigde schip in Dubai.

De HMM NAMU meerde op 7 mei rond 23.00 uur GMT aan in Jebel Ali, nadat het schip op sleeptouw was aangekomen. Een gezamenlijk onderzoeksteam, bestaande uit inspecteurs van het Koreaans Maritiem Veiligheidstribunaal onder het Ministerie van Oceanen en Visserij en de Nationale Brandweer, ging op 8 mei rond 06.00 uur GMT aan boord van het schip om de oorzaak van een explosie en brand in de Straat van Hormuz te onderzoeken. Alle 24 bemanningsleden, waaronder zes Zuid-Koreanen, bleven ongedeerd. Er was geen tijdschema voor de afronding van het onderzoek. Het schip zou naar een scheepswerf in Dubai worden gebracht voor reparaties zodra de autoriteiten hun onderzoek naar de oorzaak van de brand en explosie hebben afgerond. Aanvankelijk werd gespeculeerd over een mogelijke aanval van buitenaf, maar zowel de Zuid-Koreaanse regering als HMM hebben zich onthouden van definitieve conclusies. Een vergadering op werkniveau van de Nationale Veiligheidsraad besprak de mogelijkheid dat het schip was aangevallen, maar na bestudering van aanvullende informatie concludeerden functionarissen dat het beschikbare bewijs onvoldoende was om de oorzaak vast te stellen. (Timsen, 8-5-2026).

Onderzoek naar de Zuid-Koreaanse overheid in Dubai is gaande.

Een onderzoek van de Zuid-Koreaanse overheid heeft uitgewezen dat de brand op de 'HMM Namu' in de Straat van Hormuz op 4 mei werd veroorzaakt door onbekende projectielen. Dit werd op 10 mei bekendgemaakt door het ministerie van Buitenlandse Zaken. Een regeringsteam dat naar Dubai was gestuurd, concludeerde na een onderzoek ter plaatse dat twee projectielen, afgevuurd met een tussenpoos van ongeveer een minuut, de buitenste beplating van de ballastwatertank aan de bakboordzijde van het achterstevan raakten, op ongeveer 1 tot 1,5 meter boven de waterlijn, en een gat van zeven meter lang en vijf meter breed sloegen. Gezien het schadepatroon veroorzaakt door de explosiedruk en de halfronde vorm van de inslag, lijkt de kans dat het schip door een mijn of torpedo werd geraakt klein.

Na de inslag en de daaropvolgende trillingen ontstonden vlammen en rook. Het ministerie verklaarde dat de brand vermoedelijk geen verband hield met de binnenkant van het schip, aangezien er geen afwijkingen werden gevonden in de motor, generator of ketel. Het ministerie van Buitenlandse Zaken ging ervan uit dat de brand na de eerste inslag was ontstaan en zich na de tweede snel had verspreid. Het is echter nog niet bevestigd wie verantwoordelijk was voor de aanval. Ook het exacte model en de grootte van de projectielen waren onbekend en het bleef moeilijk om het precieze type en de fysieke afmetingen van de objecten te

bepalen. De regering was van plan het geborgen puin verder te analyseren. Omdat het wrak een nauwkeurige analyse, zoals forensisch onderzoek, vereiste, was het in dit stadium moeilijk vast te stellen wie de dader was of wie de aanval had uitgevoerd.

Het ministerie van Buitenlandse Zaken ontbood de Iraanse ambassadeur in Zuid-Korea om hem op de hoogte te stellen van de bevindingen van het onderzoek. Het ministerie benadrukte echter dat er geen voorbarige speculaties zouden worden gedaan over wie er achter de aanslag zat.

De regering kondigde tevens aan dat zij, gezien het incident, overwoog zich aan te sluiten bij de internationale samenwerking om de Straat van Hormuz te stabiliseren en bij het door de VS geleide Maritime Freedom Construct (MFC)-initiatief.

De reparaties aan de "HMM Namu" zouden naar verwachting minstens enkele maanden in beslag nemen. Het was ook nog moeilijk te bepalen hoeveel HMM via de verzekering zou kunnen terugkrijgen. Het oorlogsrisico was gemaximeerd op \$ 65,3 miljoen. De reparatiewerkzaamheden zijn begonnen op de scheepswerf waar het schip naartoe is gesleept, na het eerste onderzoek ter plaatse door de overheid. Experts van HMM beoordelen de omvang van de interne schade aan het schip en hoe de reparaties moeten worden uitgevoerd. Een exacte planning voor de voltooiing van de reparaties is nog niet vastgesteld. De bemanning is van boord gegaan en naar een veilige locatie gebracht; zij zullen naar verwachting weer aan boord gaan zodra de reparaties zijn voltooid. (Timsen, 11-5-2026).

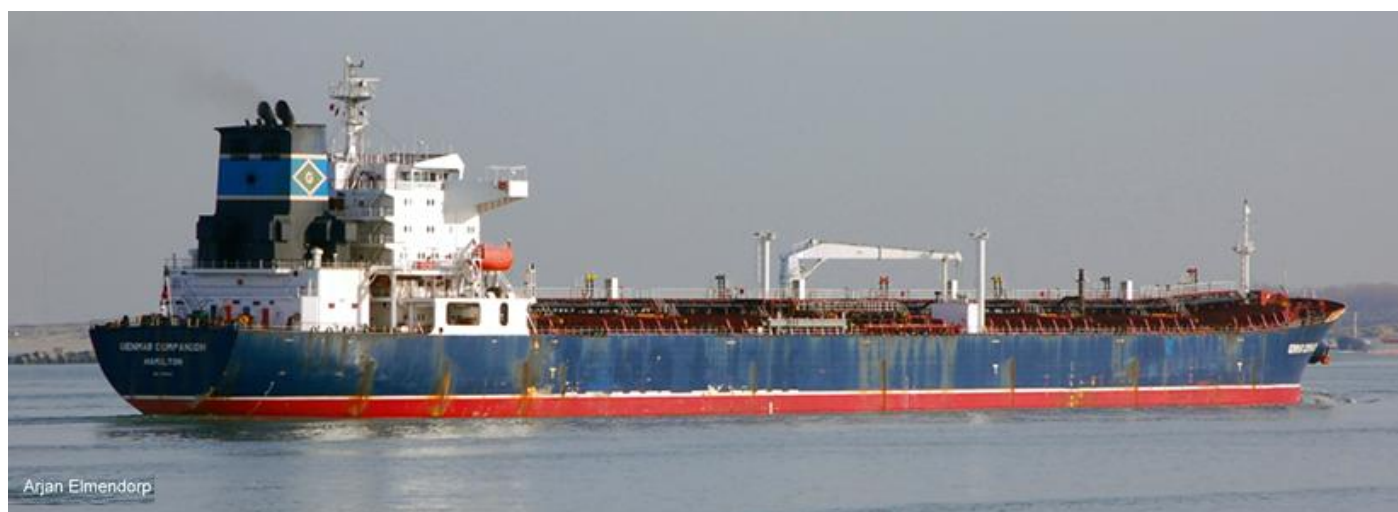
HUA LIN WAN, IMO 9614086, Crude Oil Tanker, 60.166 GT, 109.475 DWT. 7-12-2012 opgeleverd als HUA LIN WAN aan Cosco Shipping Tanker Shanghai, China (BPGQ).

De HUA LIN WAN, van rederijgroep COSCO, verliet de Straat van Hormuz op 27 mei 2026. Het schip vervoerde een lading nafta, die begin maart in Koeweit was geladen, en zou naar verwachting op 12 juni aankomen in de haven van Huizhou in het zuiden van Guangdong. (Timsen, 29-5-2026).

JIN LI, IMO 9255933 (NB-324), Crude Oil Tanker, 41.589 GT, 20.923 NT, 72.768 DWT, 2004 opgeleverd door Dalian Shipyard Co. Ltd. als STENA COMPANION aan Northern Marine Management Ltd., Liberia, 15-1-2004 in beheer bij Northern Marine Management USA LLC. 6-2004 vlag: Bermuda. 22-11-2009 in beheer bij Gener8 Maritime Management en Anglo-Eastern Shipmanagement. 12-2009 herdoopt GENMAR COMPANION. 30-11-2018 verkocht aan Prayati Shipping Pvt. Ltd., 11-2018 vlag: Palau, 30-11-2018 in beheer bij Sharva Shipping Inc., 11-2018 herdoopt COMPANION. 4-2019 herdoopt ROVINA. 10-2019 vlag: Comoros. 8-11-2019 in beheer bij Tanker Expert Ship Management. 5-2020 vlag: Panama, 9-5-2020 in beheer bij Darya Shipping Pvt. Ltd., 5-2020 herdoopt TANIA. 4-9-2020 verkocht aan Finias Shipping Inc, Panama, in beheer bij Sun Shine Ship Management Pvt. Ltd., Haryana, India, 9-2020 herdoopt DAISY 2. 8-2022 vlag: Tanzania. 2-2023 vlag: onbekend. 4-2023 vlag: Kameroen (TJM0158). 8-2023 herdoopt CIMARRON. 14-12-2024 (vals certificaat) van vlag: Sint Maarten (PJS10), herdoopt OCEAN KOI. 21-2-2025 verkocht aan Ocean Kudos Shipping Co. Ltd., Shanghai, vlag: Barbados, 3-2025 in beheer bij Ocean Kudos Shipping Co. Ltd., Shanghai en Shanghai Yuansheng Shipping Co. 9-2025 vlag: onbekend. 30-11-2025 (Timsen) herdoopt JIN LI. 26-2-2026 beheerder onbekend. 3-2026 (e) herdoopt JIN LI.

Iran claimt een gesanctioneerde tanker in beslag te hebben genomen.

Volgens IRIB (Islamitische Republiek Iran Broadcasting) heeft de Iraanse marine een speciale operatie uitgevoerd om de OCEAN KOI in beslag te nemen, omdat het schip probeerde Iraanse olie te exporteren. Het schip draagt sinds 30 november 2025 de naam JIN LI.



De tanker vervoerde sinds 2021 minstens zestien keer diverse Iraanse koolwaterstoffen, met medeweten van Iran, aangezien de helft van de ladingen rechtstreeks in een Iraanse haven plaatsvond, terwijl de andere helft via schip-naar-schip-transfer verder op zee werd overgeladen. Het schip werd op 25 februari door het Amerikaanse OFAC (Office of Foreign Assets Control) gesanctioneerd. De staatsmedia meldten dat het schip Iraanse olie vervoerde en probeerde de olie-export van het land te verstoren. De tanker zou

naar de zuidkust van Iran worden gebracht en aan de gerechtelijke autoriteiten worden overgedragen. (Timsen, 8-5-2026). (Foto GENMAR COMPANION: Arjan Elmendorp, 5-11-2011, Maasmond).

JV INNOVATION, IMO 9276688, Chemical/Oil Products Tanker, 29.219 GT, 44.508 DWT. 16-7-2004 opgeleverd als MARITIME TUNTIGA. 5-9-2025 verkocht aan Ronghe Changyou XIX Leasing, Marshall Islands (V7A3712), in beheer bij Tianjin Yuanbo International Shipping Co. Ltd., Tianjin en HK Hongsheng International Shipping Co., 9-2025 herdoopt JV INNOVATION.

Een tanker in Chinees bezit is aangevallen en staat in brand nabij de Straat van Hormuz.

De JV INNOVATION werd op 4 mei 2026 aangevallen voor de kust van Al Jeer, nabij de Straat van Hormuz, waarbij brand uitbrak op het dek. Het schip, gemarkeerd met 'Chinees eigenaar en bemanning', was de eerste Chinese olietanker die sinds het begin van het conflict met Iran op 28 februari 2026 het doelwit werd van een aanval, wat de spanningen in de Golfregio verder deed oplopen. Er vielen geen slachtoffers onder de Chinese bemanning. Het incident viel samen met de lancering en vervolgens de opschorting door de VS van een plan voor maritieme escorte na Iraanse raket- en droneaanvallen. De aanval droeg bij aan de toenemende druk op de maritieme veiligheid, aangezien het scheepvaartverkeer verstoord bleef. (Timsen, 8-5-2026).

KAROLOS, IMO 9410208, Crude Oil Tanker, 85.362 GT, 149.991 DWT. 11-12-2009 opgeleverd als KAROLOS aan Intergrade Ltd., Liberia (A8MN5), in beheer bij Dynacom Tankers Management Ltd., Athene.

De KAROLOS, die maximaal een miljoen vaten olie kan vervoeren, voer op 15 mei 2026 richting de West-Indische haven Sikka, na op 14 mei de Straat van Hormuz te zijn overgestoken. Het schip was volledig geladen na een tussenstop bij de olieterminal van Basra op 10 mei. De Griekse rederij Dynacom is een van de belangrijkste Griekse spelers die sinds het begin van de oorlog op 28 februari olie door de straat vervoert. Op 14 mei passeerde ook een Panamese ruwe-olietanker van de Japanse raffinaderijgroep Eneos de straat. (Timsen, 15-5-2026).

LEXIE, IMO 9203277, Crude Oil Tanker VLCC, 157.831 GT, 298.911 DWT, 14-2-2001 opgeleverd als PLUTO GLORY, vlag: Panama. 7-2014 herdoopt DS VICTORY. 9-2014 vlag: Marshall Islands. 9-2014 herdoopt VICTORY I. 7-2019 vlag: Panama, 7-2019 herdoopt DANTE. 9-2020 vlag: Samoa (FALSE). 3-8-2022 verkocht aan Sea Services Providers N.V., 8-2022 vlag: Kameroen, 8-2022 herdoopt LEXI. 9-2022 vlag: Comoros. 5-2025 vlag: Comoros (FALSE). 25-2-2026 verkocht aan Logistic Units N.V., Paramaribo, Suriname, 2-2026 vlag: Botswana (FALSE) (A2AB93), 2-2026 herdoopt LEXIE.

Gesanctioneerde schaduwtanker getroffen door Amerikaanse raket

Op 2 juni 2026 onderschepten de VS de LEXIE tijdens de doorvaart door internationale wateren richting de Iraanse olie-exportterminal op het eiland Kharg in de Perzische Golf. De bemanning had herhaalde waarschuwingen genegeerd. Nadat het schip gedurende 24 uur meerdere malen de aanwijzingen van de Amerikaanse strijdkrachten niet had opgevolgd, vuurde een Amerikaans vliegtuig uiteindelijk een Hellfire-raket af op de machinekamer van de tanker. De raket trof de bakboordzijde en schakelde het schip uit, waardoor het de Iraanse wateren niet kon bereiken. Er werden geen gewonden gemeld.

Door het voortstuwingstelsel met een precisiegeleide munitie te raken, wist CENTCOM de onbeladen tanker effectief tot stilstand te brengen zonder deze te laten zinken. Zo werd de blokkade gehandhaafd en het risico op een ecologische ramp en enorme nevenschade geminimaliseerd.

Het schip leek dezelfde tanker te zijn die door het Amerikaanse ministerie van Financiën was geïdentificeerd als LEXI, een voormalige ruwe-olietanker onder Kameroense vlag die in maart 2025 door het Office of Foreign Assets Control (OFAC) werd gesanctioneerd omdat ze naar verluidt Iraanse ruwe olie vervoerde via overslag van schip naar schip.

Het schip was gelieerd aan Sea Services Providers NV, een bedrijf gevestigd in Suriname, en maakte deel uit van de Iraanse schaduwvloot, die werd gebruikt om ondanks sancties olie te exporteren. De tanker, die onder de vlag van Botswana voer – een land zonder scheepsregistratie – begon al in augustus 2019 de sancties tegen Iran te overtreden en heeft sindsdien ongeveer 47 miljoen vaten Iraanse olie vervoerd. De activiteiten van het schip kwamen in november 2020 aan het licht, maar het OFAC wachtte nog vijf jaar voordat het formeel sancties tegen het schip oplegde.

Na de aanval zei de Revolutionaire Garde (IRGC) dat er vergeldingsdrones en -raketten waren afgevuurd op het hoofdkwartier van de Amerikaanse Vijfde Vloot in Bahrein en andere Amerikaanse militaire doelen. Centcom reageerde door te stellen dat de berichten over aanvallen op het hoofdkwartier van de Vijfde Vloot en een Amerikaanse luchtmachtbasis onjuist waren. Iran beweerde op 3 juni ook een Amerikaans marineschip in de Golf van Oman te hebben aangevallen, wat eveneens door Centcom werd ontkend. De VS beweerden meerdere drones te hebben neergehaald die probeerden Amerikaanse troepen in Koeweit aan te vallen. Echter, één persoon is omgekomen en meer dan 60 raakten gewond bij een Iraanse droneaanval op de internationale luchthaven van Koeweit, die daardoor moest worden gesloten. (Timsen, 4-6-2026).

LIAN STAR, IMO 9072692, 480 GT, 1.600 DWT, 6-1993 opgeleverd door K.K. Miura Zosensho, Saiki (1076) als TAISEI MARU aan Taiyo Kisen K.K., Osaka-Japan. 499 BRT. 2011 herdoopt SM 5. 2019

herdoopt DH 5. 2-2025 herdoopt LIANSTAR. 12-2025 verkocht aan S Mashini, Dubai, United Arab Emirates, vlag: Gambia, 12-2025 herdoopt LIAN STAR. 1-2026 vlag: Gabon (FALSE). 3-2026 vlag: Gambia (C5J632).

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 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 stak de straat over en voer in zuidoostelijke richting langs de Iraanse kustlijn in de Golf van Oman. De EAN SPIR, ex BLUE COMMANDER 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).

Vrachtschip beschadigd door Amerikaanse troepen voor de kust van Iran

De LIAN STAR werd op 29 mei 2026 door de VS tegengehouden toen het schip naar verluidt probeerde de blokkade te doorbreken en een Iraanse haven nabij de Straat van Hormuz naderde. Amerikaanse troepen waarschuwden het schip herhaaldelijk en informeerden de bemanning dat het de blokkade schond. Om het schip, dat de waarschuwingen 's nachts negeerde, tot stilstand te brengen, werden eerst meer dan twintig waarschuwingsschoten afgevuurd. Vervolgens vuurde een gevechtsvliegtuig een AGM-114 Hellfire-raket af op de machinekamer van het schip, waardoor deze onbruikbaar werd. Het schip bleef stuurlaarsloos ronddrijven in de Golf van Oman. De Amerikaanse troepen hebben het schip echter niet geënterd.

Op 1 juni viel de marine van de Islamitische Revolutionaire Garde (IRGC) het containerschip m/v 'MSC Sariska V' aan, dat volgens hen banden had met de Verenigde Staten en Israël, met een kruisraket. Dit was een vergeldingsactie na de Amerikaanse aanval. (Timsen, 2-6-2026).

NIOVI, IMO 9292498, Crude Oil Tanker VLCC, 160.046 GT, 306.997 DWT, 25-5-2005 opgeleverd als EAGLE VENICE aan MISC Bhd., Maleisië, in beheer bij MISC Shipmanagement S Pte. Ltd. 21-11-2005 verkocht aan AET Petroleum Tanker M, Maleisië, in beheer bij MISC Shipmanagement S Pte. Ltd. 4-6-2013 verkocht aan Olympic Leader Inc., 6-2013 vlag: Griekenland, in beheer bij Springfield Shipping Co., 6-2013 herdoopt OLYMPIC LEADER. 4-6-2020 verkocht aan Grand Financing Co., Piraeus, 6-2020 vlag: Panama (3FUS9), in beheer bij Smart Tankers Inc., 6-2020 herdoopt NIOVI. 25-4-2025 in beheer bij Grand Financing Co. en Smart Tankers Inc.

ADVANTAGE SWEET, IMO 9587192, Crude Oil Tanker, 81.453 GT, 159.058 DWT, 25-1-2012 opgeleverd als DOLVIKEN aan Viken Fleet I AS, Noorwegen (NIS), in beheer bij Viken Shipping AS en Wallem Shipmanagement Norway AS. 19-11-2013 in beheer bij Viken Shipping AS en Wallem GmbH & Co. K.G. 4-1-2016 verkocht aan Viken Crude AS, Noorwegen (NIS), in beheer bij Viken Shipping AS en Wallem GmbH & Co. K.G. 22-9-2022 verkocht aan SPDBFL One Hundred Eighty-7, 9-2022 vlag: Marshall Islands (V7A5725), in beheer bij Genel Denizcilik Nakliyatı AS, Istanbul, 9-2022 herdoopt ADVANTAGE SWEET.



In beslag genomen tankers gevonden voor de kust van Bandar Abbas

De schepen ADVANTAGE SWEET en NIOVI bevonden zich op 6 mei 2023 net ten zuiden van Bandar Abbas, vlakbij een marinebasis in de havenstad in de Iraanse provincie Hormozgan.

Iran heeft op 27 april de ADVANTAGE SWEET in beslag genomen, met 23 Indiase en één Russische bemanningslid aan boord, terwijl het schip in de Golf van Oman voer. Teheran beweerde dat het schip een ander schip had geraakt, hoewel de trackinggegevens van de ADVANTAGE SWEET geen onregelmatig gedrag tijdens de reis aantoonde.

De tanker vervoerde Koeweitse ruwe olie voor het Amerikaanse energiebedrijf Chevron Corp. uit San Ramon toen hij in beslag werd genomen. De inbeslagname komt op een moment dat een andere tanker, de SUEZ RAJAN (IMO 9524475), waarvan werd aangenomen dat deze Iraanse ruwe olie vervoerde, verdween

van de ankerplaats voor de kust van Singapore, een jaar nadat was vastgesteld dat het schip probeerde Amerikaanse sancties te omzeilen. De SUEZ RAJAN werd in beslag genomen op bevel van de Amerikaanse autoriteiten. (Timsen, 8-5-2023. Foto DOLVIKEN: Ruud Zegwaard, 29-5-2012).

Iran confisqueert olie van in beslag genomen tanker

Een Iraanse rechtbank heeft een bevel uitgevaardigd tot inbeslagname van de ruwe olielading van de tanker ADVANTAGE SWEET, een jaar nadat de Iraanse marine het schip met geweld had tegengehouden. Iran verwees afwisselend naar de lading of de tanker als Amerikaans, hoewel de uiteindelijke eigenaar van het schip, dat geregistreerd staat op de Marshalleilanden, een Chinees leasebedrijf is dat onderdeel uitmaakt van de Shanghai Pudong Development Bank. Het schip werd beheerd door het Turkse bedrijf Genel Denizcilik Nakliyatı voor Advantage Tankers uit Zwitserland. Ten tijde van de inbeslagname in april 2023 voer het schip onder charter van Chevron.

Het schip laadde een gedeeltelijke lading geraffineerde olie in Koeweit en vertrok op 25 april 2023 met bestemming Houston. Op 27 april enterden Iraanse troepen de tanker, die op weg was naar buiten de Golf van Oman, en dwongen deze naar Iraanse wateren, waar het schip op last van de rechter in beslag werd genomen. Iran rechtvaardigde zijn actie door te verwijzen naar een aanvaring tussen een onbekend schip en een Iraans schip in de Perzische Golf, waarbij twee mensen om het leven kwamen en verschillende bemanningsleden gewond raakten. Destijds beweerden ze dat de ADVANTAGE SWEET het schip had geraakt en was doorgevaren.

De rechtbank deed uitspraak na een rechtszaak aangespannen door Iraanse patiënten die lijden aan de zeldzame genetische huidaandoening epidermolysis bullosa. De rechtszaak zou gebaseerd zijn op de weigering van een Zweedse fabrikant van gespecialiseerde verbanden en wondverzorgingsproducten om deze aan Iran te leveren vanwege de sancties van de VS en andere westerse landen. De eerdere beschuldigingen van een aanvaring met het Iraanse schip werden niet genoemd.

Iran verklaarde dat de lading vervolgens in beslag was genomen op grond van een gerechtelijk bevel. De waarde van de lading werd geschat op ongeveer 50 miljoen dollar.

De inbeslagname van de ADVANTAGE SWEET vond plaats kort nadat berichten verschenen dat de VS een Iraanse olielading van ongeveer een miljoen vaten aan boord van de Griekse tanker SUEZ RAJAN in beslag hadden genomen, die op dat moment voor anker lag bij Singapore. De Amerikaanse actie werd ondernomen namens de families van de slachtoffers van de terroristische aanslagen van 11 september in New York en Washington D.C. De lading werd uiteindelijk in Texas gelost en verkocht, waarbij de opbrengst naar het compensatiefonds ging.

De inbeslagname van de ADVANTAGE SWEET was een van de vele die door Iran werden gemeld, waaronder ook de inbeslagname in januari 2024 van de ST NIKOLAS (voorheen SUEZ RAJAN), die direct betrokken was bij het incident van 2023. Iran had wraak gezworen voor de inbeslagname van zijn olielading.

Iran houdt momenteel in totaal 90 bemanningsleden vast en heeft vijf tankers in beslag genomen. Eerder hield Iran ook al Griekse tankers vast in een conflict met Griekenland, dat een tanker in beslag nam waarvan Iran de eigendom claimde nadat deze eerder was geïdentificeerd als een Russische tanker. De VS verloren een rechtszaak in Griekenland om ook de lading van dat schip in beslag te nemen. (Timsen, 7-3-2024).

Tanker vrijgelaten nadat deze door Iran in beslag was genomen

De ADVANTAGE SWEET, die meer dan een jaar door Iran werd vastgehouden, is vrijgelaten en op 11 juli 2024 vertrokken uit de ankerplaats van Bandar Abbas. Het schip werd op 27 april 2023 door Iraanse troepen in de Golf van Oman geënterd. Iran hield de tanker vast met de beschuldiging dat het schip in de regio een Iraanse boot had geraakt en vervolgens was doorgevaren zonder de aanvaring te verhelpen.

Het motief van Iran voor de inbeslagname van het schip werd echter vermoedelijk gezien als vergelding voor de Amerikaanse rechtszaak. De Amerikaanse rechtbank had een bevel uitgevaardigd tot inbeslagname van Iraanse lading van de olietanker SUEZ RAJAN, waarbij de opbrengst bestemd was voor het compensatiefonds voor de slachtoffers van de aanslagen van 11 september. In augustus 2023 werd de lading olie van de Suez aan de kust van Texas gelost.

In maart 2024 beval een rechtbank in Teheran, Iran, de inbeslagname van een lading ter waarde van 50 miljoen dollar aan boord van de ADVANTAGE SWEET. Naar verluidt zou de in beslag genomen lading gebruikt worden om het compensatieprogramma te financieren voor Iraanse patiënten die lijden aan epidermolysis bullosa (EB), een zeldzame genetische huidaandoening.

Een Zweeds medisch bedrijf dat speciale verbanden en bandages produceert voor de ziekte Epidermolysis Bullosa, heeft de levering hiervan aan Iran teruggedrongen na de sancties die door de VS en andere westerse landen werden ingesteld.

Op 11 juli heeft de Iraanse rechtbank uitspraak gedaan en de Amerikaanse overheid veroordeeld tot het betalen van 6,8 miljard dollar aan patiënten die lijden aan de huidaandoening epidermolysis bullosa (EB). (Timsen, 12-7-2024).

ADVANTAGE SWEET (vervolg). 4-3-2026 verkocht aan Advantage Sweet Shipping LLC, Marshall Islands (V7A5725), in beheer bij Genel Denizcilik Nakliyatı AS, Istanbul.

Tanker in beslag genomen door Iran

Op 3 mei 2026, omstreeks 6:20 uur lokale tijd, werd de NIOVI door de marine van de Iraanse Revolutionaire Garde (IRGCN) in beslag genomen tijdens de doorvaart door de Straat van Hormuz. De tanker was vanuit Dubai vertrokken en voer van de Arabische Golf naar de haven van Fujairah, toen een tiental snelle aanvalsschepen van de Iraanse Revolutionaire Garde (IRGCN) het schip midden in de zeestraat omsingelden. De IRGCN dwong de tanker vervolgens om van koers te veranderen en richting Iraanse territoriale wateren voor de kust van Bandar Abbas te varen. Zes dagen geleden had de Iraanse marine de tanker ADVANTAGE SWEET, die onder de vlag van de Marshall-eilanden voer, in beslag genomen toen deze door internationale wateren in de Golf van Oman voer. (Timsen, 12-5-2026).



MSC PANAYA, IMO 9217565, Container Ship, 16.803 GT, 22.967 DWT, te water als AMANDA, 8-12-2000 opgeleverd als LIBRA LIVORNO aan Peter Döhle Schiffahrts-K.G. 2-6-2003 verkocht aan M.S. 'Amanda' Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co., Antigua and Barbuda, in beheer bij Peter Döhle Schiffahrts-K.G. 6-2003 herdoopt AMANDA. 6-2004 herdoopt MOL AMERICAS. 6-2006 herdoopt YM SANTOS. 5-2008 herdoopt AMANDA. 10-2011 herdoopt NYK LOTUS. 6-2012 herdoopt AMANDA. 7-2015 herdoopt AMANDA D. 19-11-2020 verkocht aan Panaya Shipping Ltd., Liberia (D5WF5), in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, 11-2020 herdoopt MSC PANAYA. (Foto: Arjan Elmendorp, 16-5-2017).

De Revolutionaire Garde eiste de aanval op het tweede MSC-schip op.

De Islamitische Revolutionaire Garde heeft een tweede schip van de Maritieme Provincies van Iran (MSC) aangevallen, nadat de VS op 2 juni een Hellfire-raket op de machinekamer van de VLCC LEXIE hadden afgevuurd. De Amerikaanse marine richtte zich nu op de MSC PANAYA en beschreef het schip als eigendom van de "Amerikaans-zionistische" vijand, die Iran in eerdere aanvallen op Iraanse schepen ook al aanduidde als MSC. De MSC PANAYA lag aangemeerd in de Khalifa Bin Salman-haven in Bahrein en de aanval is nog niet bevestigd. Een aanval van Iran op de MSC PANAYA zou de tweede in korte tijd zijn op MSC-schepen als vergelding voor Amerikaanse aanvallen op tankers die probeerden de blokkade van Iraanse havens te doorbreken. Eerder werd de MSC SARISKA V op 1 juni getroffen door twee Iraanse projectielen toen deze de haven van Umm Qasr in Irak verliet. Dit was een reactie op het uitschakelen van de Gambiaanse tanker LIAN STAR door Amerikaanse marine-eenheden op 29 mei, toen deze probeerde door de Amerikaanse blokkade naar een Iraanse haven te varen. MSC heeft een verklaring uitgegeven waarin het benadrukt dat het een neutrale internationale rederij is en geen banden heeft met de VS of Israël. Het bedrijf is opgericht door de Italiaanse kapitein Gianluigi Aponte, heeft zijn hoofdkantoor in Zwitserland en is volledig in handen van zijn kinderen, Diego en Alexa Aponte, die beiden de Italiaanse nationaliteit bezitten en geen andere nationaliteit hebben. (Timsen, 3-6-2026).



MSC SARISKA V, IMO 8715857 (Z-94), 16-5-2012, 15-2-1990 te water gelaten, 4-1990 opgeleverd door Odense Staalskibsværft A/S, Lindø (126) als MAJESTIC MÆRSK aan DMK Leasing A/S, Denemarken, in beheer bij A.P. Møller. 52.181 BRT, 60.639 DWT, 3922 TEU. 57.677 EPK, 42.425 kW, B&W 12K90MC, Mitsui Eng. & Shipbuilding Co. Ltd. 1991 verkocht aan DMK-Fyn K/S, Denemarken, in beheer bij A.P. Møller. 2005 verkocht aan Møller-Mærsk A/S, Denemarken. 8-2010 in beheer bij Maersk Co. Ltd. 5-2011 (e) verkocht aan Sariska Naviera Co. S.A., Panama, in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. S.A., Genève, 5-2011 herdoopt MSC SARISKA. 6-10-2021 in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. S.A., Genève en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 10-2022 herdoopt MSC SARISKA V. (Foto MSC SARISKA: Henk de Winde, 16-05-2012).

Containerschip getroffen door explosie

De MSC SARISKA V werd op 1 juni 2026 rond 13.00 uur getroffen door een explosie in Iraakse territoriale wateren nabij boei nummer vijf, terwijl het schip zich in de Arabische Golf bevond, na het lossen van lading in de haven van Umm Qasr. Het schip voer door de Golf op ongeveer 40 zeemijl ten zuidoosten van Umm Qasr toen het aan stuurboordzijde werd geraakt, gevolgd door een aanzienlijke explosie. Er was geen milieuschade als gevolg van het incident en de autoriteiten stellen een onderzoek in.

Volgens de officiële UKMTO-waarschuwing (063-26) werd het schip aan stuurboordzijde geraakt door een onbekend projectiel, wat een grote explosie veroorzaakte. OSINT-bronnen en maritieme analisten hebben het wapen geïdentificeerd als een waarschijnlijk onbemand oppervlaktevaartuig (USV), wat overeenkomt met Iraanse aanvalspatronen die eerder in de regio zijn waargenomen. Er zijn geen bemanningsleden gewond geraakt en de schade lijkt beperkt te zijn gebleven tot het schip zelf.

Rapporten gaven aan dat er kort na de eerste explosie een tweede inslag plaatsvond. De romp van het schip vertoonde zichtbare schade.

Alle schepen die in het gebied actief waren, werden dringend geadviseerd om voorzichtig te varen en verdachte activiteiten onmiddellijk aan UKMTO te melden. (Timsen, 1-6-2026).

MSC veroordeelde de Iraanse aanval op haar schip.

MSC heeft bevestigd dat de MSC SARISKA V in de haven van Um-Qasr door twee projectielen is geraakt. Het eerste projectiel trof het schip tijdens het verlaten van de haven met de loods aan boord. Een tweede projectiel trof kort daarna de bemanningsruimte. Alle bemanningsleden bleven ongedeerd en handelden met "uitzonderlijke professionaliteit". De marine van de Islamitische Revolutionaire Garde (IRGC) nam de MSC SARISKA V onder vuur als reactie op het uitschakelen van de Gambiaanse LIANSTAR door Amerikaanse marine-eenheden op 29 mei, toen deze probeerde door de Amerikaanse blokkade naar een Iraanse haven te varen. De MSC SARISKA V werd omschreven als eigendom van de "Amerikaans-zionistische vijand". MSC verklaarde: "Deze vergeldingsactie is volkomen ongerechtvaardigd op basis van de beschuldigingen van de Revolutionaire Garde, aangezien MSC een neutrale commerciële vervoerder is zonder enige banden met de Verenigde Staten of Israël. Het bedrijf is opgericht door de Italiaanse kapitein Gianluigi Aponte, heeft zijn hoofdkantoor en zetel in Zwitserland en is volledig eigendom van zijn kinderen, Diego en Alexa Aponte, beiden Italianen zonder andere nationaliteit. MSC is zeer bezorgd over deze ongeprovoceerde aanvallen en het risico dat ze vormen voor haar onschuldige zeevarenden en de essentiële maritieme handel in de regio."

Op 22 april viel Iran de MSC FRANCESCA (IMO 9401116) en de EPAMINONDAS (IMO: 9153862) al aan en nam ze in beslag toen ze probeerden de Straat van Hormuz te passeren. De MSC SARISKA V vaart al geruime tijd in de Golf, voer op 10 oktober 2025 door de Straat van Hormuz en is sindsdien in de Golf gebleven. (Timsen, 2-6-2026).

NISSOS KEROS, IMO 9856074, Crude Oil Tanker VLCC, 160.457 GT, 318.744 DWT, 16-10-2019 opgeleverd als NISSOS KEROS aan Arethusa Shipping Corp., Marshall Islands (V7A2224), in beheer bij Kyklades Maritime Corp., Piraeus.

Diverse artikelen voor havens en schepen

De NISSOS KEROS, gecharterd door Vitrol en met ongeveer 1,8 miljoen vaten Das-ruwe olie uit de Verenigde Arabische Emiraten aan boord, is op 26 mei 2026 door de Straat van Hormouz gevaren en zou naar verwachting op 3 juni in de haven van Visakhapatnam aankomen. In deze haven bevindt zich een raffinaderij van Hindustan Petroleum (HPCL). (Timsen, 29-5-2026).

OCEAN LILY, IMO 9284960, Crude Oil Tanker VLCC, 157.387 GT, 299.170 DWT. 4-2-2004 opgeleverd als FORMOSAPETRO EMPIRE aan Formosa Plastics Marine Corp., vlag: Liberia. 28-3-2010 verkocht aan Far East Horizon Haorui, Liberia, in beheer bij Thome Ship Management Pte. Ltd. 3-2011 vlag: Marshall Islands, 3-2011 herdoopt OCEAN LILY. 31-12-2014 verkocht aan Able Best Development Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Sinochem Shipping Co. Hainan, Shanghai. 1-2016 vlag: Hong Kong, China (VROZ7). 20-1-2018 in beheer bij Sinochem Shipping Co. Hainan, Shanghai en Fleet Management Ltd., Hong Kong.

YUAN GUI YANG, IMO 9843302, Crude Oil Tanker VLCC, 167.168 GT, 319.702 DWT. 12-11-2020 opgeleverd als YUAN GUI YANG aan COSCO Shipping Energy Transportation Co. Ltd., China (BOMD3).

Twee Chinese tankers verlieten de Straat van Hormuz

de YUAN GUI YANG en OCEAN LILY met in totaal vier miljoen vaten ruwe olie uit het Midden-Oosten aan boord, verlieten op 20 mei 2026 met succes de Straat van Hormuz. De tankers hadden daarvoor ruim twee

maanden vastgezet in de Golfregio. De YUAN GUI YANG had op 27 februari, één dag voor het uitbreken van het conflict tussen de VS, Israël en Iran, ongeveer twee miljoen vaten Basra-olie uit Irak geladen. Het schip was gecharterd door Unipac, de handelsdivisie van Sinopec. De VLCC zou naar verwachting op 4 juni aankomen in de haven van Shuidong, nabij de stad Maoming in de provincie Guangdong, om de lading te lossen. De OCEAN LILY had tussen eind februari en begin maart elk één miljoen vaten Al-Shaheen-olie uit Qatar en Basra-olie uit Irak geladen. Het schip is eigendom van het Chinese energiebedrijf Sinochem en zou naar verwachting op 5 juni aankomen in de haven van Quanzhou in de provincie Fujian. (Timsen, 20-5-2026).

SAFESEA NEHA, IMO 9563392, Bulk Carrier. 22.409 GT, 35.052 DWT, 2010 opgeleverd als SJN BAINBRIDGE aan 'Nordic Stockholm' Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. K.G., Isle of Man, in beheer bij Nordic Hamburg Shipmanagement GmbH. 2012 herdoopt NORDIC STOCKHOLM. 21-3-2018 verkocht aan Ithaca Handy AS, Panama, herdoopt ITHACA STOCKHOLM. 7-2023 herdoopt NAV NEHA. 16-3-2026 verkocht aan Neha Ocean Carriers Ltd., Marshall Islands (V7B2762), in beheer bij Safesea Transport Inc., 3-2026 herdoopt SAFESEA NEHA.

Bulker getroffen door projectiel voor de kust van Qatar

De SAFESEA NEHA werd op 10 mei 2026 om 03:01 UTC geraakt door een onbekend projectiel terwijl het schip voor anker lag op positie 25.26 NB en 051.58 OL, ongeveer 23 mijl ten noordoosten van Qatar. De aanval veroorzaakte een kleine brand, die door de bemanning succesvol werd geblust. Er vielen geen slachtoffers.

Het was het tweede schip van de in New Jersey gevestigde rederij dat werd getroffen tijdens de oorlog tussen de VS en Iran. De tanker SAFESEA VISHNU werd op 12 maart geraakt tijdens een STS-transportoperatie in Iraakse wateren. (Timsen, 10-5-2026).

SHALAMAR, IMO 9336842, zie AGIOS FANOURIOS I. Crude Oil Tanker, 55.894 GT, 105.315 DWT. 8-11-2006 opgeleverd als AMBELOS aan Samos Steamship Co. 12-2024 verkocht aan Shalamar Shipping Pvt. Ltd., Pakistan (AQQJ), in beheer bij Pakistan National Shipping Corp. 12-2014 herdoopt SHALAMAR.

SEA STAR III, IMO 9569205, Crude Oil Tanker LCC, 164,796 GT, 317.519 DWT, in aanbouw als SAFE, vlag: Tuvali, 7-9-2012 opgeleverd als PANDA, 7-9-2012 in beheer bij NITC (National Iranian Tanker Company), Teheran, vlag: onbekend. 10-2012 herdoopt CARNATION. 9-2013 herdoopt SUNSHINE. 9-2014 herdoopt SEA STAR. 6-2016 vlag: Panama, 6-2016 herdoopt SEA STAR III. 2-2019 vlag: Iran (EPIY6). 8-2-2020 verkocht aan Amini Shipping Ltd., Iran (EPIY6), in beheer bij NITC.

Amerikaanse troepen hebben tankers uitgeschakeld.

Amerikaanse troepen hebben twee tankers, de SEA STAR III en de SEVDA, in de Golf van Oman buiten werking gesteld nadat ze ervan werden beschuldigd de geldende zeeblokkade van Iran op 8 mei 2026 te hebben geschonden. Beide schepen werden onderschept voordat ze Iraanse havens bereikten en volgens CENTCOM werden de schoorstenen van de schepen met precisiebombardementen geraakt om te voorkomen dat ze hun reis konden voortzetten. (Timsen, 9-5-2026).



SEVDA, IMO 9172040, Crude Oil Tanker, 81.479 GT, 50.676 NT, 159.681 DWT, 1999 opgeleverd door Daewoo H.I. Ltd. (5132) als IRAN SANANDAJ aan NITC (National Iranian Tanker Company), Bandar Bushehr-Iran (EQWQ). 3-2008 vlag: Malta. 3-2008 herdoopt SANANDAJ. 5-2012 vlag: Tanzania. 5-2012 herdoopt LANTANA. 10-2012 vlag: onbekend. 8-2013 herdoopt SPOTLESS. 6-2015 herdoopt ZEYDOON. 7-2016 vlag: Panama. 2-2019 vlag: Iran. 1-2020 herdoopt SEVDA. 9-3-2022 verkocht aan onbekende eigenaar, 3-2022 vlag: Tanzania, 3-2022 herdoopt ZEYDOON. 6-2022 vlag: onbekend. 10-2024 vlag: Iran (EPA3023), 10-2024 herdoopt SEVDA. (Foto: SANANDAJ: Teun van der Zee, 29-4-2008, Europort).

Tanker in brand na Amerikaanse aanval

Op 11 mei brak er brand uit aan boord van de SEA STAR III, enkele dagen nadat het schip onklaar was gemaakt door een gevechtswliegtuig van de Amerikaanse marine tijdens blokkadehandhavingsoperaties nabij de Golf van Oman. Schroefplekken en vlammen waren zichtbaar in de buurt van de schoorsteen van de ongeladen tanker van de National Iranian Tanker Company (NITC). De VLCC werd op 8 mei beschoten door een F/A-18 Super Hornet van de Amerikaanse marine, afkomstig van de USS 'GEORGE HW BUSH' (CVN 77), in positie 25.63345, 57.92449, nabij de haven van Bandar-e Jask in het oosten van de Golf van Oman, net buiten de Straat van Hormuz, nadat het schip had geweigerd gehoor te geven aan bevelen van de marine. (Timsen, 12-5-2026).

SKYWAVE, IMO 9328716 (NB-338), Crude Oil Tanker VLCC, 159.860 GT, 302.481 DWT, 31-8-2005 opgeleverd als YUGAWASAN aan New Grace Maritime S.A., Panama, in beheer bij NS United Marine Service Corp. 8-2005 vlag: Panama. 5-2020 vlag: Liberia, 5-2020 herdoopt YIO. 6-2023 vlag: Panama, 15-6-2023 in beheer bij Delnaz Ship Management Sdn. Bhd., 6-2023 herdoopt JILHAN. 6-2023 herdoopt SHARP OCEAN. 10-2023 verkocht aan United Tankers Ltd., Panama, in beheer bij Delnaz Ship Management Sdn. Bhd. 6-2024 vlag: Palau, 6-2024 herdoopt BLUE GULF. 8-2024 in beheer bij Lake View Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai. 4-2025 vlag: Comoros, 4-2025 herdoopt SKYWAVE. 5-2025 vlag: Comoros (FALSE). 3-2026 vlag: Botswana (A2AB23).

WEN YAO, IMO 9288095, Crude Oil Tanker VLCC, 156.973 GT, 298.972 DWT, 26-7-2005 opgeleverd als NEW SPIRIT aan New Spirit Shipping Inc., vlag: Liberia, in beheer bij Associated Maritime Co. HK Ltd. 24-6-2022 verkocht aan Wen Yao Shipping Inc. (PAN), 6-2022 vlag: Panama, 24-6-2022 in beheer bij Nan Lian Ship Management LLC, 6-2022 herdoopt WEN YAO. 10-1-2023 beheer: onbekend. 11-3-2024 in beheer bij Harry Victor Ship Management & Operation LLC, Dubai. 8-5-2024 verkocht aan Wen Yao Shipping Inc. (LIB), 5-2024 vlag: Cook Islands, in beheer bij Harry Victor Ship Management & Operation LLC, Dubai. 9-2024 vlag: San Marino. 11-2024 vlag: San Marino (FALSE). 5-2026 vlag: Curaçao (PJV7), herdoopt LAN JING.

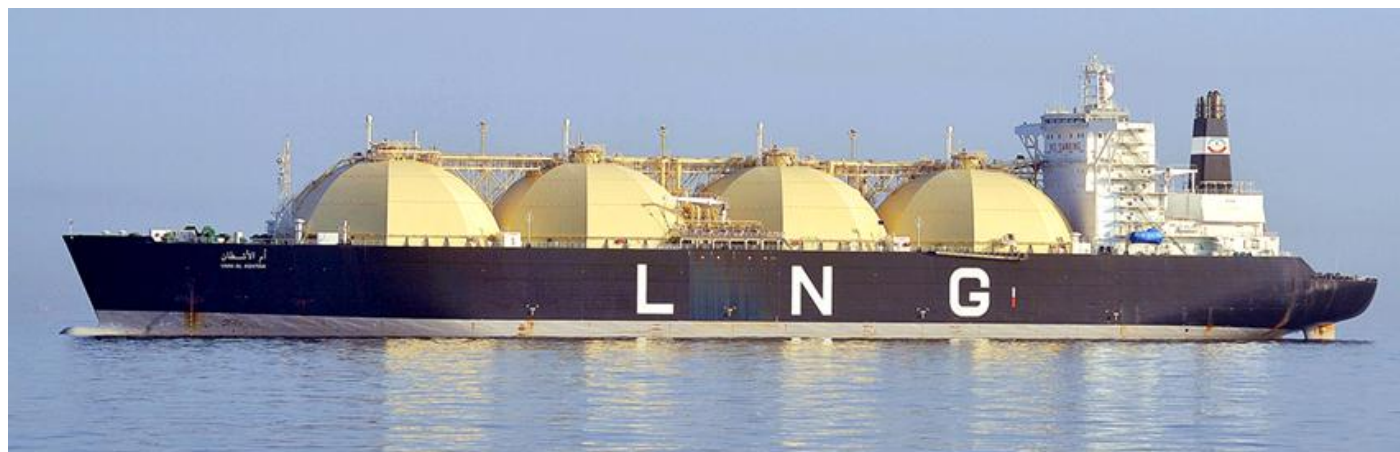
Tanker voer door de Straat van Hormuz.

De meest recente overtochten van de Straat van Hormuz betroffen de SKYWAVE en de WEN YAO op 13 maart 2026. De WEN YAO leek het eerste geautoriseerde schip te zijn dat de Straat van Hormuz passeerde zonder zijn AIS uit te schakelen, terwijl het zich nog diep in de Golf bevond. Dit week af van de gebruikelijke camouflagepraktijken die vaak geassocieerd worden met activiteiten van schaduwvloeten. (Timsen, 13-3-2026).

Schaduwtanker in beslag genomen

Amerikaanse troepen hebben in de nacht van 18 mei de SKYWAVE in beslag genomen, een schip dat naar verluidt betrokken was bij het transport van Iraanse ruwe olie via het illegale olienetwerk van Teheran. Het schip was in maart al door de Verenigde Staten gesanctioneerd vanwege de beschuldiging dat het, ondanks de aanhoudende sancties tegen Teheran, hielp bij het vervoeren van Iraanse olie-export.

De tanker had waarschijnlijk meer dan 1 miljoen vaten ruwe olie geladen bij de terminal op Kharg Island, voordat hij door gebieden in de Indische Oceaan voer die doorgaans in verband worden gebracht met heimelijke olietransporten van schip naar schip. (Timsen, 19-5-2026).



UMM AL ASHTAN, IMO 9074652, LNG Tanker, 116.703 GT, 73.100 DWT, 14-5-1997 opgeleverd door STX Finland Turku, Turku als UMM AL ASHTAN aan Umm Al Ashtan Ltd. Liberia (ELUD4), in beheer bij National Gas Shipping Co. Ltd. 28-1-2019 in beheer bij Adnoc Logistics & Services, Abu Dhabi, United Arab Emirates. (Foto: Foggy, 5-2016, Fujairah, UAE).

LNG-tanker voer in het donker door de Straat van Hormuz.

De UMM AL ASHTAN, geëxploiteerd door Abu Dhabi National Oil Co. (ADNOC) en beheerd door ADNOC Logistics & Services, is door de Straat van Hormuz gevaren. Het schip dook weer op ten noordwesten van Muscat, met lading aan boord en Khor al Fakkan als bestemming met een verwachte aankomsttijd van 1 juni 2026. De LNG-tanker had rond 2 mei zijn AIS-signaal niet meer uitgezonden, terwijl het schip nabij de oostelijke ingang van de Straat van Hormuz lag te wachten. Het schip heeft waarschijnlijk LNG geladen bij de exportterminal van ADNOC op Das Island in de Perzische Golf gedurende de periode dat het zijn positie niet uitzond. ADNOC gebruikt een aantal van zijn eigen schepen om ladingen in de zogenaamde 'dark mode' door de Straat van Hormuz te vervoeren. (Timsen, 29-5-2026).

UNIVERSAL WINNER, IMO 9837602, Crude Oil Tanker VLCC, 156.331 GT, 299.981 DWT, 12-10-2018 kiel gelegd, 29-12-2018 te water, 29-3-2019 opgeleverd als UNIVERSAL WINNER aan Hyundai Merchant Marine Co. Ltd., Jeju-Zuid-Korea (D7HR), in beheer bij HMM Ocean Service Co. Ltd., Busan.

Eerste Zuid-Koreaanse tanker die sinds het begin van de oorlog de Straat van Hormuz vaart

Op 20 mei 2026 voer de 'Universal Winner' door de Straat van Hormuz, waarmee het de eerste doorvaart van een Zuid-Koreaans schip door deze waterweg markeerde sinds het begin van de oorlog met Iran op 28 februari. De tanker voer aan de oostkant van de straat, nabij de ingang van de Golf van Oman, op weg naar Ulsan met een verwachte aankomsttijd van 9 juni, na vertrek uit de haven van Mina Al Ahmadi in Koeweit. (Timsen, 20-5-2026).



Global Fuel Supply

De rederij Blue Energy Partners, voorheen Global Fuel Supply, kocht schepen en begon te charteren voor haar tankeractiviteiten. In december kocht de rederij haar eigen schip, de "MV ATTICUS" (IMO 9471173), dat werd omgedoopt tot "MV BLUE ALLIANCE".

AFRICA MERCY, IMO 7803188 (NB-136), 17-8-1979 te water, 1-6-1980 opgeleverd door Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S, Elsinore (418) als DRONNING INGRID aan Dansk Statsbaner (DSB) (Danish State Railways), Denemarken. Ro-ro, trein- veerboot. 10.607 BRT, 4.250 DWT. 1995 gemeten 16.071 GT. 1999 verkocht aan Royal Mercy Malta Ltd., Malta (9HEC6), herdoopt INGRID.



2000 te Newcastle Upon Tyne verbouwd tot hospitaalschip met operatiekamers, een intensive care eenheid en ziekenzalen voor 78 patiënten. 2000 herdoopt AFRICA MERCY. 29-3-2007 de proefvaart op de

Noordzee met succes beëindigd. 2008 gemeten 16.071 GT, 4.971 NT, 4.150 DWT. 10-2008 verkocht aan Africa Mercy Malta Ltd., Malta (9HEC6), in beheer bij Mercy Ships International, Lindale TX, USA. (Foto: Piet Groen†, 5-5-2007).

AFRICA MERCY gaat in 2028 met pensioen

De humanitaire organisatie Mercy Ships zal de AFRICA MERCY, haar oudste hospitaalschip, in 2028 in Kaapstad uit de vaart nemen. Dit betekent dat de nog bruikbare apparatuur aan boord zal worden overgeplaatst naar de nieuw geleverde AFRICA MERCY II, die dan net haar overtocht van de scheepswerf Guangzhou Shipyard International naar het Afrikaanse continent zal hebben voltooid. Na acht jaar verbouw kwam de voormalige veerboot DRONNING INGRID in 2007 in dienst bij Mercy Ships als 's werelds grootste civiele hospitaalschip, ter vervanging van het vorige hospitaalschip ANASTASIS, dat oorspronkelijk in 1953 was gebouwd als het Italiaanse passagiersschip VICTORIA.

In 2021 nam Mercy Ships de nieuw gebouwde GLOBAL MERCY in ontvangst van de Tianjin Xingang-scheepswerf, waarmee het de titel van 's werelds grootste civiele hospitaalschip veroverde. Het zusterschip AFRICA MERCY II zal naar verwachting in 2029 volledig operationeel zijn als hospitaalschip. De MSC Group is de hoofdsponsor van het nieuwbouwproject. (Timsen, 18-5-2026).

ALTURA, IMO: 9292199, geladen met 140.000 ton ruwe olie, zie JAMES II.

ARRHENIUS, IMO 9471032, LPG Tanker, 22.977 GT, 26.645 DWT, 18-10-2010 opgeleverd als GASCHEM BREMEN. 4-2023 herdoopt ECO ETHEREAL. 4-2024 herdoopt ARRHENIUS. 23-4-2024 verkocht aan Larch Shipholding S.A., Liberia (D5WP6), in beheer bij Maple Mariner Holding FZ-LLC en Bernhard Schulte Shipmanagement, Athene.

Tanker geëvacueerd nadat explosieven aan de romp werden aangetroffen

Onderweg van Antwerpen naar Ust-Luga, Rusland werden op 27 mei 2026 afwijkende explosieven aangetroffen aan de romp van de ARRHENIUS. Tijdens een inspectie van de romp onder water identificeerden duikers vermoedelijke magnetische mijnen die in de buurt van de machinekamer waren bevestigd. Uit eerste technische beoordelingen bleek dat de explosieven elk naar schatting 7 kg explosieve massa bevatten.

Het schip werd geëvacueerd, maar de bemanning mocht later terugkeren naar het vaartuig, dat zich nog steeds in het gebied buiten Ust-Luga bevindt. Volgens de berichten was het de bedoeling dat het schip een lading zou laden en vervolgens naar Samsun zou varen.

De apparaten werden door beveiligingspersoneel verwijderd en onschadelijk gemaakt. Het schip bleef in de Ust-Luga-terminal in afwachting van een grondige inspectie van de structuur en de veiligheid, voordat de commerciële activiteiten veilig konden worden hervat. Het lag op 27 mei nog steeds voor anker op positie 59.52 NB en 028.24 OL.

De kapitein van het schip vertelde de autoriteiten dat ze naar Antwerpen waren gevaren na het laden van een lading LPG, maar dat ze bij aankomst op 12 mei de instructie kregen om voor anker te gaan omdat de terminal nog niet gereed was. Ze gaven een staking van Belgische havenarbeiders de schuld van de vertraging. Het schip meerde na ongeveer 36 uur aan en het lossen duurde nog eens 25 uur. Het vertrok op 16 mei uit Antwerpen en voer zonder tussenstops rechtstreeks naar Ust-Luga. (Timsen, 25-5-2026).

Tanker geëvacueerd nadat explosieven aan de romp werden aangetroffen

Onderweg van Antwerpen naar Ust-Luga werden op 27 mei 2026 afwijkende explosieven aangetroffen aan de romp van de ARRHENIUS. Tijdens een inspectie van de romp onder water identificeerden duikers vermoedelijke magnetische mijnen die in de buurt van de machinekamer waren bevestigd. Een eerste technische beoordeling door een gespecialiseerd explosieventeam bevestigde dat de explosieven elk naar schatting zeven kilogram explosieve massa bevatten. Het schip werd geëvacueerd en de mijnen werden veilig verwijderd en onschadelijk gemaakt zonder schade aan het schip of verwondingen aan de bemanning te veroorzaken. De autoriteiten hebben een strafrechtelijk onderzoek ingesteld en onderzoeken de explosieven om hun herkomst en de manier waarop ze aan het schip waren bevestigd te achterhalen.

Het schip bleef in het gebied buiten Ust-Luga. Het was de bedoeling dat het een lading zou laden en door zou varen naar Samsun. Op 27 mei bevond het zich nog steeds op positie 59.52. NB en 028.24 OL. De kapitein van het schip vertelde de autoriteiten dat ze na het laden van een lading LPG naar Antwerpen waren gevaren, maar dat ze bij aankomst in Sint-Petersburg op 12 mei de instructie kregen om voor anker te gaan omdat de terminal nog niet gereed was. Ze gaven een staking van Belgische havenarbeiders de schuld van de vertraging. Het schip meerde na ongeveer 36 uur aan en het lossen duurde nog eens 25 uur. Het was op 16 mei vanuit Antwerpen vertrokken en zonder tussenstops rechtstreeks naar Ust-Luga gevaren. Op basis van de eerste onderzoeken van het Russische onderzoeksteam werd geconcludeerd dat de magnetische mijnen niet in de territoriale wateren van Rusland geplaatst konden zijn. (Timsen, 1-6-2026).

DALI, IMO 9697428 (NB-336), Container Ship, 95.128 GT, 52.150 NT, 116.851 DWT, 10-10-2014 kiel gelegd, 27-12-2014 te water, 5-3-2015 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (2678) als DALI aan Stellar Marine LLC, Marshall Islands, in beheer bij Oceanbulk Container Management. 9971 TEU. 299,92 (287,00) x 48,20 x 24,80 x 15,030 meter. 41.480 kW, 9 cyl, 2 tew, 900 x 3260, 82,5 rpm., Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. 13-10-2016 verkocht aan Grace Ocean Pte. Ltd., Singapore (9V5283), in beheer

bij Synergy Marine Pte. Ltd., Singapore. In time-charter Maersk. 26-3-2024 kort na vertrek van Baltimore naar Colombo, Sri Lanka een black-out opgelopen en tegen een pijler van de Francis Scott Key Bridge gevaren, daarop stortte de brug volledig in. 20-5-2024 weggesleept van de brug naar Baltimore. 24-6-2024 van Baltimore naar Norfolk, 25-6-2024 te Norfolk voor het lossen van de 4.800 containers en tijdelijke reparatie. 19-9-2024 van Norfolk naar Fujian, 13-11-2024 te Fujian, China voor de definitieve reparatie. 13-1-2025 op Fujian Anchorage. 16-1-2025 van Luoyang Anchorage, China naar Yangshan Deep-Water, China.

Francis Scott Key Bridge

De officier van justitie heeft strafrechtelijke aanklachten ingediend tegen het management en de directeur. Federale aanklagers hebben strafrechtelijke aanklachten ingediend tegen de managementbedrijven van de DALI en een technisch opzichter in verband met de instorting van de Francis Scott Key Bridge in Baltimore. Dit markeert een belangrijke escalatie in het juridische vervolg van een van de meest verwoestende maritieme infrastructuurrampen in de VS van de afgelopen decennia.

Het Amerikaanse ministerie van Justitie maakte op 12 mei bekend dat Synergy Marine Pte. Ltd., gevestigd in Singapore, Synergy Maritime Pte. Ltd., gevestigd in Chennai, en technisch opzichter Radhakrishnan Karthik Nair zijn aangeklaagd voor onder meer samenzwering om de VS te bedriegen, belemmering van de rechtsgang, valse verklaringen en het niet onmiddellijk melden van een bekende gevaarlijke situatie aan boord van het containerschip aan de Amerikaanse kustwacht.

De aanklagers beweerden dat de verdachten willens en wetens het schip hadden bestuurd met onveilige aanpassingen die bijdroegen aan de stroomuitval waardoor de DALI op 26 maart 2024 tegen de Francis Scott Key Bridge voer.

Volgens de aanklacht wordt de economische schade als gevolg van het ongeval geschat op meer dan 5 miljard dollar.

De overheid beweerde dat de DALI binnen vier minuten twee stroomstoringen had ondervonden tijdens het verlaten van de haven van Baltimore. De onderzoekers zeggen dat een losse draad in een hoogspanningsschakelbord waarschijnlijk de eerste stroomuitval veroorzaakte, maar dat de back-upsystemen van het schip op een manier waren aangepast die cruciale redundantie ondermijnde. De federale aanklagers beweerden dat de operators vertrouwden op een spoelpomp om brandstof te leveren aan twee van de generatoren van het schip, hoewel de pomp niet was ontworpen om automatisch opnieuw op te starten na een stroomstoring. Als gevolg hiervan zouden de generatoren na de eerste storing geen brandstof meer hebben gekregen, wat een tweede stroomstoring veroorzaakte waardoor het schip vlak voor de aanvaring met de brug zonder voortstuwing of stuurvermogen kwam te zitten.

In de aanklacht werden Synergy en Nair er ook van beschuldigd onderzoekers van de National Transportation Safety Board te hebben misleid tijdens het onderzoek naar het ongeval, onder meer door valse verklaringen af te leggen over het gebruik van de spoelpomp.

Naast de aanklachten wegens criminele samenzwering werden de twee bedrijfsverdachten ook beschuldigd van milieudelicten op grond van de Clean Water Act, de Oil Pollution Act en de Refuse Act, in verband met vervuiling die in de Patapsco-rivier was geloosd, waaronder olie, vrachtcontainers en brugpuin.

De strafzaak bouwde voort op de bevindingen van het NTSB-onderzoek dat eind 2025 werd gepubliceerd. Daaruit werd geconcludeerd dat een enkele, onvoldoende bevestigde signaaldraad de aanvankelijke elektrische storing aan boord van het schip had veroorzaakt.

De NTSB ontdekte dat een labelband op een kabel de juiste plaatsing van een signaalkabel in een aansluitblok belemmerde, waardoor een ontoereikende elektrische verbinding ontstond die uiteindelijk de verbinding verbrak en de stroomstoring veroorzaakte.

De onderzoekers identificeerden ook bredere operationele en ontwerpgerelateerde problemen, waaronder het gebruik van de spoelpomp als brandstofpomp en de configuratie van de motoruitschakeling van het schip die gekoppeld is aan een lage koelwaterdruk.

Naar aanleiding van de bevindingen beweerde HD Hyundai Heavy Industries (HHI), de scheepsbouwer van de M/V Dali, dat de eigenaar en exploitant van het schip na de oplevering cruciale ingebouwde redundanties hadden omzeild door automatische brandstofpompen te vervangen door een niet-redundante spoelpomp die niet ontworpen was om automatisch opnieuw op te starten na een stroomstoring. Volgens HHI schonden deze aanpassingen de classificatieregels en droegen ze direct bij aan de tweede stroomstoring, waardoor het schip vlak voor de aanvaring met de Francis Scott Key Bridge in Baltimore zonder voortstuwing of besturing kwam te zitten.

De kosten voor de vervanging van de brug worden geschat tussen de 4,3 en 5,2 miljard dollar, en de werkzaamheden zullen naar verwachting rond 2030 voltooid zijn.

De FBI, de onderzoeksafdeling van de kustwacht en de recherche van de EPA onderzochten de zaak. De aanklagers benadrukten dat de aanklacht een beschuldiging was en dat alle verdachten onschuldig worden geacht totdat hun schuld in de rechtbank is bewezen. (Timsen, 12-5-2026).

Civiele rechtszaak over resterende vorderingen in Dali-alliantie uitgesteld.

De civiele rechtszaak over de claims in verband met de instorting van de Francis Scott Key Bridge in Baltimore na de aanvaring met de DALI is uitgesteld, zo oordeelde een rechter op 1 juni. De uitspraak volgde nadat de eigenaar en exploitant van het schip dat bij de bruginstorting betrokken was, op 31 mei een tweede verzoek tot uitstel van de rechtszaak had ingediend. De rechtszaak, die de volgende dag zou beginnen, vindt nu plaats voor eisers die nog geen schikking hebben getroffen met de eigenaar en exploitant van het containerschip, meer dan twee jaar na het ongeluk op 26 maart 2024. De procedure

kon doorgaan nadat een federale rechter de verzoeken van Grace Ocean en Synergy Marine Group om de zaak uit te stellen had afgewezen. Dit gebeurde na de aankondiging van federale strafrechtelijke aanklachten in verband met de bruginstorting. De aanklagers in de strafzaak hadden ook om uitstel van de civiele procedure gevraagd, maar de rechter stond de voortzetting van de rechtszaak toe. Vorige week bereikten enkele families van de slachtoffers die bij de instorting om het leven kwamen, schikkingen met de eigenaar en exploitant van het schip voor onbekende bedragen.

Een aparte schikking werd getroffen door de staat Maryland, die instemde met een bedrag van 2,25 miljard dollar met de eigenaar en de beheerder van het schip. Staatsfunctionarissen hebben verklaard dat het geld bedoeld was om de kosten voor de vervanging van de brug te dekken. Tijdens de voorbereidende zittingen beriepen verschillende bemanningsleden die zich ten tijde van de ramp aan boord van de DALI bevonden zich op hun recht om te zwijgen (het Vijfde Amendement). Sommige bemanningsleden bleven meer dan twee jaar na het incident in Baltimore. Grace Ocean en Synergy hebben betoogd dat zij niet volledig aansprakelijk gesteld mogen worden voor de schade, omdat de ramp buiten hun controle lag. Hun juridische verdediging berustte gedeeltelijk op een maritieme wet uit 1851 die de aansprakelijkheid van een scheepseigenaar kan beperken tot de waarde van het schip en de lading. In dit geval wordt dat bedrag geschat op ongeveer 44 miljoen dollar. Dezelfde wet werd ook ingeroepen na het zinken van de 'Titanic' in 1912. De civiele rechtszaak bij de Amerikaanse districtsrechtbank in Baltimore zal een zitting zonder jury zijn, wat betekent dat een rechter en niet een jury de uitkomst van de zaak zal bepalen. Het werd verwacht dat het ongeveer een maand zou duren. (Timsen, 1-6-2026).



ARCONIAN, IMO 8807349, General Cargo Ship, 2.881 GT, 4.347 DWT, 12-1989 opgeleverd door Hudong Zhonghua Shipbuilding Group, Shanghai (8807) als SUPERSEVEN aan Superseven Shipping Ltd., Bahamas. 2.854 BRT, 2.742 DWT. 2.299 EPK, 1.720 kW, 4 cyl, 2 tew, 250 x 1.050, 200 rpm, MAN-B&W 4L35MCE. 1992 herdoopt PERLA. 1995 herdoopt SUPERSEVEN. 1998 herdoopt BALTIMAR BOREAS. 2-2008 herdoopt INDUSTRIAL BRIDGE. 3-2009 herdoopt BOREAS SCAN. 4-2009 herdoopt BALTIMAR BOREAS. 2-2010 herdoopt JADE. 8-2012 herdoopt NAWAL-F. 3-2017 herdoopt ASTRO. 12-2018 herdoopt NUR ZEYNEP. 2-2-2026 verkocht aan Serenity Shipping SL Ltd., Comoros (D6A4347), 2-2026 herdoopt ARCONIAN. (Foto ASTRO: Dick Gorter, 21-5-2018, Kotor Bay, Montenegro).

23 personen aangehouden door rechter

Rechter Ismael Moreno van het Nationaal Hof heeft de voorlopige hechtenis bevolen van 23 bemanningsleden van de ARCONIAN, die nabij de Canarische Eilanden werd onderschept met 30 tot 50 ton cocaïne aan boord. Het betreft een van de grootste cocaïnevangsten ooit. De rechter nam deze maatregel nadat de arrestanten op 6 mei voor de rechtbank waren verschenen. Moreno beschuldigde de verdachten van drugshandel en lidmaatschap van een criminele organisatie. De zaak blijft vooralsnog geheim. Tot nu toe was de grootste cocaïnevangst op zee in Europa bijna 10 ton, bij een operatie in januari, eveneens in de wateren nabij de Canarische Eilanden. Deze nieuwe vangst zou echter drie of zelfs vier keer zo groot kunnen zijn en andere records in Spanje kunnen overtreffen, zoals de 13 ton die in 2024 in de haven van Algeciras in beslag werd genomen.

Agenten onderzochten de mogelijke connectie van de lading met de Mocro-maffia, het machtige criminele netwerk dat in Nederland gevestigd is. Om die reden namen ook de Nederlandse autoriteiten deel aan de operatie. Aan boord van het schip bevonden zich zes zwaarbewapende personen en de cocaïne was verborgen achter een verzegeld metalen paneel om detectie te bemoeilijken. In het ruim van het schip werden ongeveer 1500 balen drugs gevonden, elk met een geschat gewicht van 25 tot 30 kilo. In de haven van Las Palmas de Gran Canaria bleef de ARCONIAN onder zware politiebewaking. (Timsen, 7-5-2026).

Grootste drugsvangst ooit in Spanje

De Guardia Civil zette het onderzoek naar de ARCONIAN voort op de marinebasis in Las Palmas de Gran Canaria, onder toezicht van de Nationale Rechtbank. De regeringsdelegatie op de Canarische Eilanden

bevestigde op 5 mei dat de cocaïne die de Guardia Civil ten zuiden van de Canarische Eilanden aan boord van het schip in beslag nam, de grootste drugsvangst ooit was, mogelijk drie tot vier keer zo groot als het vorige record. Hoewel het korps tot nu toe heeft geweigerd gegevens over de operatie te verstrekken vanwege de geheimhouding van het onderzoek, heeft de Verenigde Vereniging van Guardia Civil bekendgemaakt dat de 'Arconian' ongeveer 50 ton cocaïne vervoerde. De straatwaarde van de onderschepte cocaïne zou tussen de 3 en 3,5 miljard euro kunnen liggen. 23 bemanningsleden uit de Filipijnen, Nederland en Angola zijn tijdens de operatie gearresteerd. De gearresteerde bemanningsleden van het schip zijn overgebracht naar Madrid om op 6 mei voor een onderzoeksrechter te verschijnen. Deze rechter zal beslissen of ze in voorlopige hechtenis worden genomen en uitgeleverd, of dat ze in Spanje als bende worden berecht. (Timsen, 7-5-2026).

Bekende Nederlandse criminelen bewaakten cocaïne die onderweg was van Sierra Leone naar Libië. Een tip van een informant van de Nederlandse politie leidde tot de recordvangst van cocaïne aan boord van de ARCONIAN. Vijf Nederlanders en een Soedanees bevonden zich op de ARCONIAN toen het schip voor de kust van de Westelijke Sahara werd onderschept. Ze hielden zich schuil in het voorste gedeelte van het schip toen een speciale eenheid van de Guardia Civil een inval deed. De groep van zes was zwaar bewapend. De Spaanse politie vond drie machinegeweren, twee pistolen en een grote hoeveelheid munitie. De zes mannen hadden de taak om de enorme lading cocaïne aan boord te bewaken. Deze lag verborgen in een lange gang achter een metalen deur. Een week lang was het onduidelijk hoeveel drugs er precies in beslag waren genomen. Vertrouwelijke Spaanse documenten onthulden nu dat er in totaal 1.279 pakketten cocaïne aan boord waren: 30.216 kilo in totaal. Nooit eerder is wereldwijd zo'n grote hoeveelheid cocaïne onderschept. De waarde werd door de Spaanse autoriteiten geschat op 812 miljoen euro. Daarnaast heeft de politie 2.108 jerrycans van 20 liter benzine in beslag genomen: meer dan 42.000 liter brandstof.

Enkele van de Nederlandse mannen waren bekend bij de politie. Tot de gewapende escorte behoorde onder meer de Rotterdamse Alexander T. (36). Hij werd in 2010 veroordeeld tot zeven jaar gevangenisstraf nadat hij een man in de nek had geschoten op een Antilliaanse party. Het slachtoffer overleefde de poging tot moord. De kogel, die door een halswervel was gegaan, kon echter niet worden verwijderd.

Medeverdachte Jomairo M. (22) uit Almere werd eerder in 2023 gearresteerd in de haven van Rotterdam. Hij was vermoedelijk van plan drugs op te halen. En Xavier S. (33) uit Groningen verscheen in februari 2026 voor de rechter wegens het witwassen van meer dan een ton gestolen goederen.

Het schip vertrok op 22 april vanuit Sierra Leone en was op weg naar Libië. Ruim een week later ontving de Spaanse politie een tip van de Nederlandse recherche. Een informant meldde dat de ARCONIAN volgeladen was met cocaïne. Dezelfde informatie werd ook doorgegeven door de Amerikaanse Drug Enforcement Agency (DEA). Volgens informatie van de Nederlandse recherche en de DEA was het plan om de drugs midden op zee over te laden op snelle speedboten. Deze zouden de cocaïne vervolgens naar het Spaanse vasteland vervoeren, waardoor controles in reguliere zeehavens omzeild zouden worden.

Gezien de enorme omvang van de cocaïne-zending, de Nederlandse verdachten en de link met Sierra Leone, wijzen bronnen binnen zowel het criminele circuit als de politie naar 'Bolle Jos' Leijdekkers als de dader. Leijdekkers is de meest gezochte crimineel van Nederland en moet een gevangenisstraf van 24 jaar uitzitten voor drugshandel en geweldpleging. Hij houdt zich al enkele jaren schuil in Sierra Leone, waar hij naar verluidt een relatie heeft met de dochter van de president. (Timsen, 8-5-2026).

JAMES II, IMO 9253909, Crude Oil Tanker, 79.525 GT, 149.995 DWT, 8-2-2002 opgeleverd als ASTRA aan Crest Agency Ltd., Liberia, in beheer bij Dynacom Tankers Management Ltd. 1-2022 herdoopt WALTZ. 12-2022 verkocht aan James Navigation S.A., Palau (T8A4118), in beheer bij Arhana Enterprises Ltd., 12-2022 herdoopt JAMES II. 11-7-2023 in beheer bij Gama Link Tech Services Co., Gurugram, Haryana, India. 5-2026 vlag: onbekend.

Tanker met Palau-vlag beschadigd in de Zwarte Zee

Op 27 mei 2026 werd de JAMES II, met 20 mensen aan boord, getroffen door een drone tijdens een reis van Vadinar in de Zwarte Zee, ongeveer 47 zeemijl uit de kust, terwijl het schip in ballast voer ten noorden van het gebied Türkeli. Het schip raakte beschadigd in de machinekamer. De laatst verzonden positie was 41.55 NB en 029.41 OL. De schaduwtanker was op 5 mei door de Bosporus gevaren met Constanta als bestemming en voer na de aanval naar de NUC (Non-Use Controlled Cruise).

De JAMES II heeft momenteel geen officiële vlag (tot mei voer het schip onder de vlag van Palau) en was onderworpen aan sancties van Oekraïne, het Verenigd Koninkrijk en Australië. Het schip is sinds juni 2024 betrokken bij de export van Russische olie, heeft herhaaldelijk zijn radars uitgeschakeld nabij de Straat van Kerch in de Zee van Azov en heeft ook rechtstreeks olie overgeladen op zee naar andere gesanctioneerde tankers.

Op 28 mei hebben drones ook de tankers ALTURA (IMO: 9292199), geladen met 140.000 ton ruwe olie, en VELORA (IMO: 9290373) aangevallen. Deze schepen lagen voor anker op ongeveer 22 kilometer van de Turkse kust in de Zwarte Zee, op positie 41.39 NB en 028.34 OL. De explosieven lijken niet te zijn ontploft. De tankers waren bezig met een STS-transfer nabij Kilyos, ten noorden van Istanbul, en moesten worden geëvacueerd. De ALTURA was op 16 maart door de Bosporus gevaren en lag sinds 27 maart voor anker. De 'Velora' was op 7 april door de zeestraat gevaren. Beide schepen lagen sindsdien stil in de buurt van Yenikoy.

Reddingsboten van de kustwacht werden naar de locatie gestuurd voor assistentie. Alle bemanningsleden aan boord van de tankers verkeerden naar verluidt in goede gezondheid. Beide schepen stonden geregistreerd in Sierra Leone, hoewel de vlag van de ALTURA sinds november 2025 als vals werd geregistreerd. Beide tankers werden beheerd door bedrijven in Turkije en stonden onder sancties van het Verenigd Koninkrijk en de EU. De ALTURA was al beschadigd geraakt bij een aanval op 26 maart. (Timsen, 29-5-2026).

MANISA ARIEL, IMO 1097828, General Cargo Ship, 6.321 GT, 9.250 DWT. 31-1-2024 contract, 18-7-2025 kiel gelegd, 9-5-2026 opgeleverd als MANISA ARIEL aan Manisa Ecolution Srl., vlag: Italië (IBPX), in beheer bij Manisa Tech Srl., Bacoli NA, Italië.

MANISA JASMINE, IMO 1097830, General Cargo Ship, 6.310 GT, 9.250 DWT. 5-1-2026 te water onder bouwnummer CSSC GUANGXI 23102-006, 10-2026 geplande oplevering als MANISA JASMINE aan Manisa Ecolution Srl., Napels-Italië (IBQB), in beheer bij Manisa Tech Srl., Bacoli NA, Italië.



MSC FLAMINIA, IMO 9225615 (NB-106), Zaterdag 22 mei 2004 arriveert de MSC FLAMINIA in de Rotterdamse haven. Het is met een capaciteit van 6732 TEU, 304 meter lengte en een breedte van 40 meter, een recordschip voor de Waalhaven. ECT gaat daar, op de Hanno-terminal op Pier 6 (havennummer 2550), wekelijks deze grote containerschepen behandelen. Ze varen in MSC's "Silk Express" tussen Noord-Europa en het Verre Oosten. Dit is de eerste directe Azië-dienst van Mediterranean Shipping Company op Rotterdam. Tot dusverre beperkte deze snel groeiende rederij zich tot twee kleinere Amerika-aanlopen en legde het accent op Antwerpen. Het starten van een tweede wekelijkse "loop" tussen Noord-Europa en China geeft MSC de gelegenheid om de rotaties van haar diensten te wijzigen. Rotterdam wordt nu de tweede Europese loshaven na Le Havre. De nieuwe dienst is goed voor een extra toename van maximaal 100.000 (TEU) containers. In 2003 groeide de Rotterdamse containeroverslag met 9,2 procent tot 7,1 miljoen TEU. (N.V. Havenbedrijf Rotterdam, 18-05-2004). (Foto: Marcel Coster, 12-4-2012, Bremerhaven).

MSC FLAMINIA, Container Ship, 75,590 GT, 85.823 DWT, 20-8-2001 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd., Okpo Shipyard (4073) als MSC FLAMINIA aan Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. K.G. M.S. "MSC Flaminia", Hong Kong, in beheer bij NSB Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. K.G. 7-2002 vlag: Duitsland. 6-2014 vlag: Malta. 5-2019 vlag: Liberia (D5TZ4). 10-2021 herdoopt CMA CGM SAN FRANCISCO. 10-2024 herdoopt SAN FRANCISCO.

Reparatie van brandschade voltooid

De SAN FRANCISCO, die sinds 18 december 2025 in de haven van Santa Cruz de Tenerife lag, nadat ze na een brand in de machinekamer vanuit Takoradi, Ghana, was gesleept, is vanmiddag vertrokken van haar ligplaats aan het einde van de zuidelijke pier en is op 4 juni 2026 begonnen aan haar proefvaarten. Bij aankomst lag het schip aanvankelijk aangemeerd aan de oostelijke kade en werd later, na de aankomst van het drijvende dok "Ultra 22000", verplaatst naar het einde van de zuidelijke pier. Gedurende deze tijd werkten lokale scheepswerven aan de reparatie van de machinekamer. De havenautoriteit en de maritieme autoriteit hadden deze ligplaats toegekend, aangezien het geen cruisesizoen was. Op 5 juni werd het schip voor anker gelegd op positie 28.04 NB en 015.23 WL. (Timsen, 5-6-2026).

SAMSKIP AMINA, IMO 9448683 (Z-12), Container Ship, 18-7-2008 kiel gelegd, 22-10-2009 te water gelaten, 11-4-2011 opgeleverd (GL) door Nanjing Wujiazui Shipbuilding Co. Ltd., Nanjing als MONTAN aan Montan Navigation Corp., Liberia, in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H., Hamburg, 12.514 GT, 9.960 kW, 6RT-FLEX50B, Hitachi Zosen Corporation, Ariake Machinery Works. 5-2012 herdoopt E.R. TURKU. 5-2017 herdoopt NORDIC TROMSOE. 8-2017 herdoopt VERONICA B. 4-6-2021 verkocht aan Amina GmbH & Co. K.G., Portugal (Madeira) (CQER5), in beheer bij Schiffahrtskontor Tom Wörden GmbH & Co. K.G., Oldendorf, 6-2021 herdoopt AMINA. 11-2025 herdoopt SAMSKIP AMINA. 22-5-2026 bij Damen Shiprepair herdoopt AMINA.

SAMSKIP SNOHETTA, IMO 1027603, Container Ship. 8.075 GT, 5.900 DWT, 7-11-2024 kiel gelegd onder bouwnummer COCHIN SH 038, 11-2026 geplande oplevering als SAMSKIP SNOHETTA aan Navshuttle 1 AS, Denemarken (DIS), in beheer bij Samskip HF, Reykjavik.

SEA OWL I, IMO 9321172 (NB-338), Oil Products Tanker, 40.964 GT, 74.998 DWT, 2-2007 opgeleverd als BREEZY VICTORIA aan Perennial Transport Inc., Bahamas, in beheer bij Mitsui OSK Lines Ltd. 25-9-2019 verkocht aan Ruby Maritime Ltd., 9-2019 vlag: Marshall Islands, in beheer bij Velos Tankers Ltd. en Executive Ship Management, 9-2019 herdoopt VELOS RUBY. 10-4-2022 in beheer bij Velos Tankers Ltd. 3-2024 vlag: Panama, 8-3-2024 in beheer bij Lagos Marine Ltd., 3-2024 herdoopt SEA OWL I. 31-1-2025 eigenaar onbekend, in beheer bij Queenship Ltd. 7-2025 vlag: Comoros (FALSE). 5-2026 vlag: Kameroen (TJM23G). 12-3-2026 onderweg naar Primorsk, Rusland voor de kust van Trelleborg in beslag genomen door Zweedse kustwacht.

Twee Russische kapiteins in hechtenis.

De Russische kapitein van de SEA OWL I is tot 10 april in voorlopige hechtenis genomen. De man, die verdacht wordt van het gebruik van een vals document, een misdrijf, verzette zich tegen verdere detentie, maar de rechtbank van Malmö gaf de officier van justitie gelijk. De tanker werd op 12 maart door de politie en de kustwacht geënterd voor de kust van Trelleborg. Het schip staat op de sanctielijst van de EU. De afgelopen jaren vervoerde het olieproducten tussen Rusland en Brazilië. Zes dagen eerder werd de bulkcarrier CAFFA geënterd, en ook de Russische kapitein van dit schip zit vast op verdenking van hetzelfde misdrijf. Beide schepen lagen op 27 maart nog steeds dicht bij elkaar voor anker voor de kust van Trelleborg. (Timsen, 27-3-2026).

Kapitein vrijgelaten, tanker blijft in beslag genomen

De kapitein van de SEA OWL I werd op 7 mei vrijgelaten. Tijdens zijn detentie probeerde de officier van justitie, met hulp van de rechercheurs, aan te tonen dat de Rus wist dat de scheepsdocumenten, waaronder het zogenaamde vlagstaatsdocument (dat aangeeft in welk land het schip geregistreerd staat), vals waren. De vermeende Russische schaduwtanker werd op 12 maart kort na 20.30 uur geënterd. De kustwacht en de politie enterden het schip in Zweedse territoriale wateren voor de kust van Trelleborg. Het schip werd er onder andere van verdacht een valse vlag te voeren om de sancties te omzeilen die Rusland zijn opgelegd als gevolg van de oorlog tegen Oekraïne. Het schip zou geregistreerd staan op de Comoren, iets wat dat land in correspondentie met het ministerie van Buitenlandse Zaken heeft ontkend. De Zweedse maritieme autoriteit heeft verklaard dat de registratie van het schip vals was. Het schip was niet geregistreerd op de plek waar het zogenaamd geregistreerd stond. De kapitein, hoewel inmiddels vrijgelaten, zou nog steeds worden gestraft, zij het aanzienlijk minder zwaar dan wanneer de aanklager had kunnen bewijzen dat hij wist dat de scheepsdocumenten vals waren. De aanklager heeft een straf opgelegd voor een misdrijf dat de kapitein beging in verband met het enteren van het schip door de kustwacht. Het schip werd vervolgens via de VHF-radio opgeroepen en bevolen vaart te minderen en te stoppen, zodat de kustwacht aan boord kon komen. Maar hij weigerde. Toen de kustwacht uiteindelijk aan boord en op de brug was gekomen, bleef hij weigeren, maar uiteindelijk werd de tanker tot stilstand gebracht. Hij heeft schuld bekend en is veroordeeld tot een boete van 50 euro per dag. Het schip moest voor de kust van Trelleborg blijven. Hetzelfde gold voor het andere verdachte schaduwschip, de CAFFA, dat ten onrechte in Guinee was geregistreerd. Beide schepen zijn onderworpen aan een internationaal vaarverbod van het Zweedse Transportagentschap en moeten wettelijk geregistreerd zijn voordat ze de Zweedse wateren mogen verlaten. (Timsen, 11-5-2026).

SINGAPORE EXPRESS * UK-22 STELLA POLARIS zwaar beschadigd bij aanvaring

De trawler UK-22 STELLA POLARIS (IMO 8700802) raakte zwaar beschadigd bij een aanvaring met de SINGAPORE EXPRESS op 21 mei 2026, rond 03:00 uur 's nachts op de Noordzee. Een bemanningslid liep lichte verwondingen op. De oorzaak van het ongeluk was nog onduidelijk; de maritieme politie startte een onderzoek. De stuurhut van de trawler was volledig verpletterd. Na de aanvaring werd de trawler aanvankelijk geëscorteerd door een andere trawler, de UK-24 ANNA.

Nabij de Richel-bank nam een sleepboot van bergingsbedrijf BDS het schip op sleeptouw voor de rest van de reis naar Harlingen, waar het om 21:00 uur arriveerde. In Harlingen werd de schade aan de STELLA POLARIS beoordeeld en werden de volgende stappen met betrekking tot reparatie en berging bepaald.

De SINGAPORE EXPRESS was onderweg van Rotterdam naar Hamburg en kon zijn reis vervolgen. (Timsen, 22-5-2026).

STENA IMMACULATE, IMO 9693018 (NB-333), Chemical/Oil Products Tanker, 29.854 GT, 14.202 NT, 49.729 DWT, 3-1-2013 contract, 31-12-2015 kiel gelegd, 23-6-2016 te water, 18-1-2017 (GL), 20-1-2017 (e) opgeleverd door Guangzhou Shipyard International Company Limited (12130009) als STENA IMMACULATE aan Stena Bulk IMOIMAX IX Ltd., Bermuda, in beheer bij Stena Bulk A/S, Stena Bulk Cyprus Ltd. en Northern Marine Management Ltd. 183,169 (178,598) x 32,19 x 18,20 x 12,900 meter. 6S50ME-B, stroke 2214, MAN Energy Solutions, branch of MAN Energy Solutions SE, Duitsland. 21-7-2023 verkocht aan Stena Bulk Marine Services LLC, United States of America (WSIJ), in beheer bij Stena Bulk A/S, Hellerup, Denemarken en Crowley Government Services Inc., Jacksonville FL. In charter bij Military Sealift Command. 27-2-2025 van Agio Theodoroi, Griekenland naar Killingholme. 10-3-2025 ten



anker liggend in positie 53.44 NB en 000.24 OL in aanvaring gekomen met m.s. SOLONG, op beide schepen brak brand uit, 32 bemanningsleden zijn aan wal gezet te Grimsby. 10-4-2025 de kustwacht verklaarde dat de STENA IMMACULATE succesvol was gelost. 11-4-2025 de haven van Great Yarmouth binnen gebracht door de sleepboten BRAGE VIKING (IMO: 9475791) en ORMESBY CROSS (IMO: 9206944), en veilig afgemeerd, geholpen door de sleepboten ORMESBY CROSS (IMO: 9206944), SEA JULIETT (IMO: 9778387), CAMPERDOWN (IMO: 9974905) en TRITON (IMO: 9451537). 9-2025 vlag: Malta. 25-9-2025 vertrokken van Great Yarmouth met de sleepboten SEA SERAYA en CRAIGLEITH, assistentie van de sleepboten BALMERINO en CORRINGHAM, naar Valletta om te repareren, 13-10-2025 ETA te Valletta, Malta. 30-9-2025 na Het Kanaal de sleepboot CRAIGLEITH los gegooit en die vertrok naar Falmouth. 24-10-2025 verkocht aan Enersea Tankers Navigation S.A., Panama (3EA4159), 10-2025 herdoopt ENERSEA 1. 26-10-2025 gearriveerd Grand Harbour, Malta om te repareren. 10-3-2026 in beheer bij Fleet Management Ltd., Hong Kong, China. 27-3-2026 in de vaart gebracht. (Foto: STENA IMMACULATE: Maritime and Coastguard Agency, 12-3-2025).

Rechtbank: Geen bewijs dat SOLONG opzettelijk tegen STENA IMMACULATE is gevaren

De Britse Admiraliteitsrechtbank oordeelde dat niet bewezen of aannemelijk gemaakt kon worden dat het containerschip 'Solong' opzettelijk op 10 maart 2025 voor de kust van Hull, waar de tanker voor anker lag, tegen de 'Stena Immaculata' was aangevaren. De Solong voer voor Samskip en was onderweg naar Rotterdam. De Zweedse eigenaar van de tanker, Stena AB, en de Amerikaanse charteraar Crowley wilden dat de bovengrens van de maximale aansprakelijkheid werd opgeheven. Volgens artikel 4 van het IMO-verdrag van 1976 zou dit mogelijk zijn als opzet kon worden aangetoond. Als dat niet kan worden bewezen, is de bovengrens vastgesteld op 21 miljoen dollar. Stena en Crowley wilden ook een schadevergoeding eisen voor bergingskosten, verlies van lading, schade aan het schip, verloren vracht en bemanningsleden. Het bedrag dat dit zou bedragen, werd niet bekendgemaakt, omdat de voornaamste vraag was of de beperking kon worden opgeheven.

De rechter verwierp de veronderstelling van Stena en Crowley dat er opzet in het spel was. Hij noemde hun argumenten 'speculatief' en 'fantasievol'. De eisers hadden betoogd dat de directie van de rederij op de hoogte was van de tekortkomingen van de kapitein en daarom medeverantwoordelijk was. Ze beweerden ook dat het schip niet zeewaardig was. De rechter was het daar niet mee eens en oordeelde dat de directie van de 'Solong', de MS Solong Schiffahrtsgesellschaft, onderdeel van de Hamburgse rederij Ernst Russ AG, niet aansprakelijk kon worden gesteld. Een eerdere rechtbank had geoordeeld dat de kapitein van de 'Solong' ernstig nalatig was geweest. Hij bevond zich alleen op de brug terwijl het zicht beperkt was, zonder een extra uitkijk te roepen. Er was echter wel een matroos aan het werk op de boeg van het schip. Deze man, de Filipijn Mark Angelo Pernia, kwam om in de brand die na de aanvaring uitbrak. Zijn lichaam is nooit teruggevonden. De 59-jarige Russische kapitein Vladimir Motin werd in februari veroordeeld tot zes jaar gevangenisstraf wegens dood door grove nalatigheid. (Timsen, 1-6-2026).

Een rechter van de maritieme rechtbank oordeelde dat de eigenaren van de Solong hun financiële aansprakelijkheid kunnen beperken.

Een rechter van de Admiraliteitsrechtbank in Londen heeft geoordeeld dat de eigenaren van de 'Solong' hun financiële aansprakelijkheid voor de aanvaring met de 'Stena Immaculate', die nu vaart onder de naam 'Enersea 1', mogen beperken. In een uitspraak van 22 mei verwierp rechter Andrew Baker de pogingen van de eigenaren van de 'Stena Immaculate' om de beperking van aansprakelijkheid op grond van artikel 4 van het Verdrag van 1976 inzake de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme

vorderingen (LLMC) te omzeilen, ondanks het feit dat de aanvaring de Filipijnse matroos Mark Angelo Pernia het leven kostte, een enorme brand veroorzaakte en beide schepen aanzienlijke schade toebracht. De kern van het geschil voor de Admiraleitsrechtbank draaide om de vraag of het ongeval zo roekeloos was dat de eigenaren van de 'Solong' het normaal beschermde recht op schadevergoeding onder het LLMC-regime zouden moeten verliezen.

De eigenaren en exploitanten van de 'Stena Immaculate' voerden aan dat gevaarlijke operationele praktijken aan boord van de 'Solong' mogelijk bekend waren bij het management aan wal, en dat het ongeluk in feite "een botsing was die stond te gebeuren". Ze beriepen zich op artikel 4 van het verdrag, dat de beperkingsrechten opheft wanneer verliezen het gevolg zijn van opzettelijk wangedrag of roekeloos handelen van een scheepseigenaar, uitgevoerd met de wetenschap dat dergelijke verliezen waarschijnlijk zouden optreden. De rechter verwierp dit argument en vond geen realistische feitelijke basis om te concluderen dat het hogere management willens en wetens de 'Solong' op een manier had laten opereren die een dergelijk ongeluk waarschijnlijk maakte. De rechter omschreef het verweer als "speculatieve fantasie" zonder bewijs.

Tegelijkertijd had de uitspraak een bredere juridische betekenis, omdat de rechtbank een zeer beperkte interpretatie van artikel 4 verwierp die door de eigenaren van de 'Solong' was aangevoerd. Zij hadden betoogd dat "dergelijk verlies" onder artikel 4 het exacte verlies moest betekenen dat zich had voorgedaan – in dit geval bewijs dat het management specifiek een aanvaring met de 'Stena Immaculate' had voorzien. Baker koos voor een bredere interpretatie en oordeelde dat "dergelijk verlies" verwijst naar het algemene type verlies, niet naar het specifieke schip dat uiteindelijk werd geraakt.

Zelfs met die ruimere interpretatie slaagden de belangen van 'Stena Immaculate' er echter nog steeds niet in een geldige zaak aan te spannen om de verjaringstermijn te doorbreken. Het LLMC-systeem was opzettelijk zo ontworpen dat het buitengewoon moeilijk was om verjaringstermijnen te omzeilen. Baker verwees naar de IMO-richtlijnen die in 2021 werden aangenomen en zei dat de aansprakelijkheidsbescherming van het verdrag "vrijwel onbreekbaar" is. Het onderliggende MAIB-onderzoek naar de alliantie was nog gaande. (Timsen, 29-5-2026).

Bemanning van STENA IMMACULATE ontvangt onderscheiding

De 23 bemanningsleden van de 'Stena Immaculate', die nu vaart onder de naam 'Enersea 1', ontvingen de Gallant Ship Award van de Amerikaanse Maritieme Administratie (MARAD) tijdens de viering van de Nationale Maritieme Dag in Washington D.C. De onderscheiding erkent wat MARAD omschreef als buitengewoon professioneel optreden, moed en zeemanschap na de aanvaring met het containerschip m/v 'Solong' op 10 maart 2025 voor de kust van Hull. De onderscheiding, ingesteld in 1944, wordt alleen uitgereikt in gevallen van uitzonderlijke moed en zeemanschap tijdens noodsituaties op zee en is voorbehouden aan zeldzame omstandigheden. De laatste keer dat de onderscheiding werd uitgereikt was in 2019.

De 'Stena Immaculate', die op dat moment onder charter van het Military Sealift Command van de Amerikaanse marine voer en deelnam aan het Tanker Security Program van MARAD, werd geraakt terwijl ze meer dan 220.000 vaten vliegtuigbrandstof vervoerde.

Volgens het tussentijdse rapport van de Britse Marine Accident Investigation Branch, dat in april 2025 werd gepubliceerd, botste de 'Solong' met een snelheid van ongeveer 16 knopen tegen de aangemeerde tanker in de buurt van de Humber-monding, bij slecht zicht. Door de impact werd een van de ladingtanks van de tanker beschadigd, wat leidde tot een enorme brand en uiteindelijk de dood van de Filipijnse zeeman Mark Angelo Pernia tot gevolg had.

Ondanks het gevaar evacueerde de bemanning van de tanker veilig en zonder ernstige verwondingen. Tegelijkertijd namen ze cruciale maatregelen om de brand en de milieuschade te beperken. Bemanningsleden activeerden de brandmelders van het schip voordat ze het schip verlieten, waardoor de brand beperkt bleef tot één laadruim en een veel grotere olielek werd voorkomen.

"Deze onderscheiding voor de bemanning van de Stena Immaculate onderstreept de essentiële rol die Amerikaanse zeevarenden spelen bij het veilig in stand houden van toeleveringsketens en het ondersteunen van de nationale defensie in binnen- en buitenland", aldus James C. Fowler, uitvoerend vicepresident en divisiepresident van Crowley Shipping & Logistics.

Het ongeluk leidde tot een strafvervolgning tegen de kapitein van de 'Solong', Vladimir Motin, een 59-jarige Rus uit Sint-Petersburg. In februari 2026 werd Motin na een drie weken durend proces schuldig bevonden aan dood door grove nalatigheid en veroordeeld tot zes jaar gevangenisstraf. Volgens de aanklagers was het voor anker liggende schip 'Stena Immaculate' 36 minuten lang op de radar zichtbaar geweest vóór de aanvaring, maar had Motin geen actie ondernomen om de botsing te voorkomen.

De 'Stena Immaculate' lag van 11 april 2025 tot 20 oktober in Great Yarmouth afgemeerd, werd van 21 oktober tot 26 maart 2026 in Tuzla gerepareerd en hervatte daarna haar dienst als ENERSEA 1. De uitgebrande 'Solong' bleek niet meer economisch te repareren en is sinds 13 augustus 2025 gesloopt bij Galloo in Gent. (Timsen, 27-5-2026).

STENA NAUTICA, IMO 8317954, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 19.504 GT, 3.030 DWT. 1986 opgeleverd door Nakskov Skibs, Nakskov (234) als NIELS KLIM aan Danske Statsbaner, Denemarken. 19.763 BRT, 2568 DWT. 1991 verkocht aan Stena Nautica Line Ltd., Bahamas, herdoopt STENA NAUTICA. 1991 herdoopt ISLE OF INNISFREE. 1995 herdoopt LION KING. 1996 herdoopt STENA NAUTICA. 11-2001 vlag: Zweden (SGQU). 24-3-2006 in beheer bij Stena Line Scandinavia AB, Gothenborg.



2009 verkocht aan Stena Rederi AB, Gothenborg-Zweden. 11-5-2026 vanaf Grenå te Frederikshavn, Denemarken. (Foto: Pieter Inpijn, 1-6-1999, Grenå).

Veerbootdienst tussen Grenå en Halmstad wordt opgeheven

Stena Line heeft besloten de veerverbinding tussen Grenå en Halmstad, die wordt geëxploiteerd door de STENA NAUTICA, per 30 april 2026 te sluiten. Zoveel mogelijk getroffen medewerkers zullen een andere baan binnen Stena Line aangeboden krijgen. De achtergrond van het besluit is dat het bedrijf al lange tijd aanzienlijke problemen ondervindt om de route winstgevend te exploiteren. Het besluit wordt noodzakelijk geacht om de toekomst van het bedrijf te waarborgen en te blijven bijdragen aan een goed functionerend netwerk van veerverbindingen als belangrijk onderdeel van de infrastructuur in Denemarken en Europa. Stena Line exploiteert de route Grenå-Halmstad sinds 2020 met de STENA NAUTICA. De route werd verplaatst van Varberg vanwege nieuwe plannen voor de haven van Varberg.

“De route Grenå-Halmstad is een belangrijk onderdeel van het netwerk van Stena Line geweest, en we hebben lange tijd doelgericht met diverse initiatieven gewerkt om de trend te keren. Zonder een voldoende klantenbestand is dit echter niet gelukt, en daarom hebben we deze moeilijke beslissing moeten nemen. We willen onze partners bij gemeenten, regio's en het bedrijfsleven – zowel in Denemarken als in Zweden – bedanken voor de goede en waardevolle samenwerking gedurende de periode dat we de route hebben geëxploiteerd”, aldus Christina Bromander, handelsdirecteur van Stena Line in Denemarken.

Het Zweedse veerbootnetwerk van Stena Line zal dan zes routes en twaalf schepen omvatten: Göteborg-Frederikshavn, Göteborg-Kiel, Trelleborg-Rostock, Karlskrona-Gdynia, Nynäshamn-Ventspils en, vanaf februari 2026, Umeå-Vaasa via de onlangs overgenomen Wasaline. (Timsen, 6-2-2026).

Stena-veerboot verkocht aan Eckerö Line

De Eckerö Groep koopt de STENA NAUTICA. Het schip zal in dienst worden genomen door dochteronderneming Eckerö Link Ab en zal de FJÄRDVÄGEN vervangen op de route tussen Långnäs en Naantali. Met de STENA NAUTICA krijgt Eckerö Link een geschikter schip dat een soepelere goederenafhandeling, een verbeterde energie-efficiëntie en goede voorwaarden voor de toekomstige ontwikkeling van zowel vracht- als passagiersvervoer mogelijk maakt", schreef de rederij op 11 mei 2026. De Eckerö Groep had de STENA NAUTICA al als alternatief op het moment van de aankoop van de FJÄRDVÄGEN, omdat het schip qua grootte beter geschikt is voor het huidige verkeer en doorvaartmogelijkheden biedt. (Timsen, 11-5-2026).

STENA VINGA, IMO 9323699 (NB-115), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles). 14.551 GT, 3.365 DWT. 7-1-2005 gedoopt HAMMERODDE en te water gelaten, 9-1-2005 door de drijvende bokken TAKLIFT 4 en MATADOR 3 de 1.048 ton wegende opbouw geplaatst, 11-4-2005 vertrokken van de werf op de technische proefvaart, 19-4-2005 opgeleverd door Scheepswerf & Machinefabriek “De Merwede” B.V. (702) aan Bornholms Trafikken, Rønne-Denemarken (OYAX). 20-4-2005 vertrokken naar Køge. 19.906 GT, 5.142 NT, 3.630 DWT, 400 passagiers, 8.640 kW, 2 x MaK 9M32, Caterpillar Motoren. 21-11-2017 verkocht aan

Stena RoRo Navigation Ltd., Zweden (SBCT), in beheer bij Stena RoRo AB, Gothenborg, 2018 herdoopt STENA VINGA. 14-9-2018 in beheer bij Stena RoRo AB en Stena Line Scandinavia AB, Gothenborg.

STENA VINGA gecharterd door DFDS

Stena Line heeft een charterovereenkomst gewonnen voor de STENA VINGA van maart 2025 tot eind dit jaar. Het schip zal vanaf 28 maart in Engeland een gecontracteerde dienst uitvoeren voor DFDS tussen Portsmouth en Jersey, met avondafvaarten vanuit Jersey en ochtendafvaarten vanuit Portsmouth, en vijf ritten per week tijdens het hoogseizoen. Begin december werd duidelijk dat DFDS de aanbesteding voor de dienst voor de komende 15 jaar had gewonnen, wat het einde betekent van de 60-jarige geschiedenis van Condor Ferries op het eiland. DFDS zal de dienst uitvoeren met drie schepen: een ro-ro-schip en twee hogesnelheidsschepen. DFDS is ook van plan om de komende zes jaar te investeren in drie nieuwe schepen. De 'Stena Vinga' zal echter af en toe terugkeren in het netwerk van Stena Line om andere schepen te vervangen die gepland staan voor onderhoud. In ruil daarvoor zal DFDS vervangende schepen leveren tijdens de periodes dat de STENA VINGA de route niet vaart. De STENA VINGA heeft een vaste positie op de route tussen Göteborg en Fredrikshamn, maar fungeert sinds de rederij in 2018 met het schip begon te varen als vervangend schip binnen het netwerk. (Timsen, 18-12-2024).

Veerboot uit New Jersey oefent aanlegmanoeuvres.

Volgende week neemt DFDS de veerdienst naar Jersey over van Condor Ferries. Op de route tussen Jersey en Portsmouth zal de STENA VINGA worden ingezet, een schip met een capaciteit van 1.538 rijstrookmeters. Dit schip voer onlangs nog op de route tussen Frederikshavn en Göteborg. De STENA VINGA, die gecharterd is door DFDS, oefende van 18 tot en met 20 maart 2025 havenmanoeuvres in Portsmouth en Jersey, zodat het schip klaar is om op 28 maart 2025 met de dienstregeling te beginnen. (Timsen, 19-3-2025).

DFDS heeft de Stena-veerboot overgenomen.

DFDS heeft de STENA VINGA overgenomen van Stena Line en voegt het schip daarmee toe aan haar eigen vloot, nadat het sinds de start van de dienst naar Jersey in maart 2025 op charterbasis werd geëxploiteerd.

Na de overname zal de veerboot onder de Britse vlag varen en een nieuwe naam krijgen die aansluit bij de vloot van DFDS. Het bedrijf is van plan 70 nieuwe banen te creëren, waaronder cadetten en leerlingen, om de aanhoudende groei op de routes Jersey-VK/Frankrijk te ondersteunen. De transactie wordt in november 2026 afgerond. (Timsen, 5-5-2026).

STENA VISION, IMO 7907659, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 39.191 GT, 5.129 DWT, 22-8-1981 te water, in aanbouw als STENA GERMANICA, 4-1987 opgeleverd door Komuny Paryskieij, Gdynia (B494/01) als STENA SCANDINAVICA aan PK Finans AB, Zweden. 24.967 BRT, 4.500 DWT. 1987 verkocht aan Stena AB, Zweden. 1988 verkocht aan Stena Line AB, Zweden. 1988 meting 26.071 BRT. 1992 verkocht aan Stena Rederi AB, Zweden. 1994 gemeten: 38.772 GT. 2000 verkocht aan Scandlines AB, Zweden. 20-12-2000 verkocht aan Oresundslinjen Helsingborg AB, Zweden. 9-2010 herdoop STENA VISION. 15-2-2007 in beheer bij Stena Line Scandinavia AB. 21-12-2012 verkocht aan Stena Line Scandinavia AB, Zweden. 14-6-2021 verkocht aan Stena Vision Cyprus Ltd., 6-2021 vlag: Cyprus. 4-12-2023 in beheer bij Stena Line Ltd. 5-12-2025 verkocht aan Tita Two Srl., Italië (IBOL), in beheer bij Forship S.p.A., 12-2025 herdoopt MEGA SERENA.

Veerboot wordt na verkoop gerenoveerd in Genua

Sinds 16 december 2025 ondergaat de MEGA SERENA, voorheen de STENA GERMANICA, een complete renovatie in droogdok nummer 4 van de scheepswerf San Giorgio Del Porto in de haven van Genua. Het is de bedoeling dat de veerboot in het voorjaar van 2026 een dienst tussen Italië en Corsica gaat varen voor de rederij Corsica Sardinia Ferries. Momenteel wordt de oude verf verwijderd en krijgt de veerboot een nieuwe, felgele verflaag. De veerboot wordt het grootste schip in de vloot van de Corsicaanse rederij, die dan uit elf veerboten zal bestaan.

Met een capaciteit voor 2.000 passagiers en meer dan 600 auto's en vrachtwagens is de MEGA SERENA een van de grootste veerboten die tussen Italië en Corsica varen. De bijna 40 jaar oude veerboot zal "state-of-the-art technologie" naar de vloot brengen, waardoor de veiligheid en duurzaamheid worden verbeterd. Het schip zal ook worden uitgerust met walstroom. Stena Line exploiteerde de veerboot van 1987 tot 2010 op de route Kiel-Göteborg onder de naam STENA GERMANICA. Daarna werd het schip overgeplaatst naar de route Karlskrona-Gdynia en omgedoopt tot STENA VISION. In 2023 werd het schip vervangen door een nieuw exemplaar. Van 2023 tot 2025 voer het tussen Ierland en Frankrijk, waarna het daar werd vervangen door nieuwere schepen. In het najaar van 2025 werd geprobeerd het schip in te zetten tussen Afrika en Europa met de rederij African Morocco Link (AML). Stena Line heeft een belang in dit bedrijf. Vanwege de grootte was de veerboot echter ongeschikt voor de haven van Tanger Med. Daarom besloot de Zweedse rederij in november de veerboot te verkopen aan de Franse rederij Corsica Sardinia Ferries. (Timsen, 12-3-2026).

Voormalige Stena-veerboot maakt debuut in Toulon

Op 26 mei 2025 arriveerde de MEGA SERENA voor het eerst in haar nieuwe kleurstelling in Toulon, Frankrijk. Het schip was daar op 25 mei na een refit in Genua aangekomen, nadat het de afgelopen twee

seizoenen op de inmiddels opgeheven route Rosslare-Cherbourg had gevaren. Het schip, dat in december onder Italiaanse vlag was geregistreerd en hernoemd, onderging een grote refit in Genua om in de kleuren van de nieuwe eigenaar te worden geschilderd en aan de eisen te voldoen. Na aankomst in Genua, waar het schip op 25 mei was vertrokken, meerde de veerboot aan bij de kade van de voormalige scheepswerf in La Seyne-sur-Mer. De veerboot zou op de avond van 28 mei in commerciële dienst treden met de eerste overtocht tussen Toulon en Bastia. Het schip zal het seizoen van 2026 Corsica bedienen vanuit verschillende Franse en Italiaanse havens. (Timsen, 2-5-2026).

NICOLINE MÆRSK, IMO 8706014, tanker VLCC, 142.488 BRT, 255.028 DWT, 30-9-1988 te water, 1-1989 opgeleverd als NICOLINE MÆRSK door Hyundai H.I., Ulsan (606) aan A.P. Møller, Denemarken. 1992 verkocht aan A.P. Møller Singapore Pte. Ltd., Singapore, herdoopt MAERSK NAVARIN. 2001 verkocht aan Citadel Navigation Ltd., Malta, in beheer bij Dynacom Tankers Management Ltd., herdoopt NAVARIN. 14-5-2007 verkocht aan BW Offshore Singapore Pte. Ltd. 11-2007 vlag: Panama, 11-2007 herdoopt FPSO CIDADE DE SAO. 12-2008 in de vaart als Offshore Processing Ship. 14-9-2009 in beheer bij BW Offshore Singapore Pte. Ltd. 11-2-2015 op 65 mijl uit de kust in het zuidoosten van Brazilië een gasexplosie en ontstond er brand aan boord, negen werknemers kwamen om het leven en 26 anderen raakten gewond. 7-2016 na reparatie in bedrijf. 2-2019 herdoopt BW OPPORTUNITY. 17-8-2021 verkocht aan BW Opportunity Ltd., Panama, in beheer bij BW Offshore Singapore Pte. Ltd. 2-2023 meting: 143.809 GT, 276.736 DWT. 3-2023 verkocht aan Turkish Petroleum Off-Shore AS, Panama, 3-2023 herdoopt OPPORTUNITY. 7-2025 vlag: Turkije, 7-2025 herdoopt OSMAN GAZI.

Maersk heeft begin februari 2026 de TANGIER MÆRSK in ontvangst genomen, het eerste schip in een nieuwe serie van zes middelgrote schepen. Later dit jaar worden nog eens vier schepen geleverd, waarbij het laatste schip begin 2027 zal verschijnen.

De zes schepen in deze nieuwe serie hebben elk een capaciteit van 9000 TEU en zijn uitgerust met een dual fuel brandstofmotor die op methanol kan werken.

Tijdens haar eerste reis zal TANGIER MÆRSK Shanghai aanlopen en inzetten op Maersk's TP15-dienst, die Oost-Azië verbindt met de Amerikaanse Golfkust via het Panamakanaal.

Met de tewaterlating van TANGIER MÆRSK leverde Yangzijiang Shipbuilding Group het schip drie maanden eerder dan gepland. Maersk zal later dit jaar vier extra schepen in de serie in ontvangst nemen, gevolgd door de definitieve levering begin 2027.

Over Maersk

A.P. Møller - Mærsk is een geïntegreerd logistiek bedrijf dat werkt aan het verbinden en vereenvoudigen van de toeleveringsketens van haar klanten. Als wereldleider in logistieke diensten is het bedrijf actief in meer dan 130 landen en heeft het ongeveer 100.000 medewerkers. Maersk streeft ernaar om tegen 2040 netto nul broeikasgasemissies te bereiken in het hele bedrijf met nieuwe technologieën, nieuwe schepen en verminderde broeikasgasemissies* voor brandstoffen. Maersk definieert "verminderde BKG-emissiebrandstoffen" als brandstoffen met minstens 65% vermindering van de broeikasgasemissies op levenscyclusbasis vergeleken met fossiele CO₂e/MJ. (Bron: Maersk).



TANGIER MÆRSK, IMO 1029338, NEP Panamax Container Ship, 83.862 GT, 47.775 NT, 114.293 DWT. 17-7-2025 kiel gelegd, 30-1-2026 opgeleverd door Jiangsu Newyangzi Shipbuilding (YZJ2023-1566) als TANGIER MÆRSK aan Mærsk A/S, Denemarken (DIS) (OUMZ2). 273,99 (268,91) x 45,67 x 24,20 x 16,000 meter. (Foto: Maersk).

TEMA MÆRSK, IMO 1029340, Container Ship, 83.862 GT, 47.775 NT, 114.00 DWT. 1-3-2026 te water gelaten onder bouwnummer JIANGSU NEWYANGZI YZJ2023-1567, 30-8-2026 geplande oplevering als TEMA MÆRSK aan Mærsk A/S, Denemarken (DIS) (OZBK2).

TAURANGA MÆRSK, IMO 1029352, Container Ship, 83.862 GT, 114.00 DWT. 26-10-2025 kiel gelegd onder bouwnummer JIANGSU NEWYANGZI YZJ2023-1568, 19-5-2026 op New Yangzi Shipbuilding gedoopt TAURANGA MÆRSK door Linda Wisthus (echtgenote van Simon Wisthus van Maersk Project Execution Management) en opgeleverd aan Mærsk A/S, Denemarken (DIS) (OVYL2).

TACOMA MÆRSK, IMO 1029364, Container Ship, 84.500 GT, 114.00 DWT. 22-1-2026 kiel gelegd onder bouwnummer JIANGSU NEWYANGZI YZJ2023-1569, 30-10-2026 geplande oplevering als TACOMA MÆRSK aan Mærsk A/S, Denemarken (DIS) (OVYM2).

TIANJIN MÆRSK, IMO 1029376, Container Ship, 84.500 GT, 114.00 DWT. 23-6-2023 in aanbouw onder bouwnummer JIANGSU NEWYANGZI YZJ2023-1570, 30-12-2026 geplande oplevering als TIANJIN MÆRSK aan Mærsk A/S, Denemarken (DIS) (OVYN2).

TILBURG MÆRSK, IMO 1029388, Container Ship, 84.500 GT, 114.00 DWT. 23-6-2023 in aanbouw onder bouwnummer JIANGSU NEWYANGZI YZJ2023-1571, 30-3-2027 geplande oplevering als TILBURG MÆRSK aan Mærsk A/S, Denemarken (DIS) (OVYQ2).

TAGOR, IMO 9282481, Crude Oil Tanker, 63.797 GT, 114.809 DWT, -2-3-2005 opgeleverd door Samsung (1481) als BRITISH GANNET aan BP. 12-2018 herdoopt PIPER. 12-2022 herdoopt PRIAPUS. 7-2024 herdoopt TAGOR. 30-7-2025 verkocht aan Zulu Ships Management, Panama. 8-2025 vlag: onbekend. 9-2025 vlag: Guinea (FALSE). 3-2026 vlag: Madagascar (FALSE). 5-2026 vlag: Kameroen (TJM51A).

De Franse marine enterde op 31 mei 2026 de TAGOR, met 23 bemanningsleden aan boord, tijdens een operatie op meer dan 400 zeemijl ten westen van de punt van Bretagne. De tanker was onderweg van Moermansk naar Limbe met een kleine lading. De operatie, uitgevoerd op grond van artikel 110 van het VN-Zeerechtverdrag, had tot doel de nationaliteit te verifiëren van een schip dat ervan verdacht werd onder een valse vlag te varen. Nadat de documenten de vermoedens over de onregelmatigheid van de gevoerde vlag bevestigden, is er een rapport ingediend bij het openbaar ministerie in Brest, dat bevoegd is onder de zeerechtbank. Het schip werd omgeleid en wordt momenteel door schepen van de Franse marine naar een ankerplaats begeleid voor verder onderzoek.

De laatst geregistreerde AIS-transmissie toonde het schip in de noordoostelijke Atlantische Oceaan, op weg naar de Oostzee, met een gerapporteerde snelheid van 8,9 knopen, ongeveer zeven dagen vóór de interceptie. De langdurige AIS-uitval was consistent met de operationele patronen van de schaduwvloot. De 'Tagor' stond op de sanctielijst van de EU, het VK en de VS vanwege haar rol in het transport van Russische ruwe olie en aardolieproducten vanuit havens zoals Primorsk en Ust-Luga.

De Franse president Emmanuel Macron verklaarde dat het onaanvaardbaar is dat schepen internationale sancties omzeilen, het zeerecht schenden en de oorlog financieren die Rusland al meer dan vier jaar tegen Oekraïne voert. Deze schepen, die de meest elementaire regels van de scheepvaart niet respecteren, vormen ook een bedreiging voor het milieu en ieders veiligheid. Hij verzekerde dat Frankrijk vastberaden en vastberaden is om de Russische spookvloot te bestrijden.

De onderschepping was de vierde in zijn soort die door Parijs werd uitgevoerd, na die van de DEYNA en de GRINCH, die respectievelijk in maart en januari 2026 in de Middellandse Zee werden tegengehouden, en de BORACAY, die in september 2025 voor de kust van Bretagne in beslag werd genomen terwijl deze zonder vlag voer. Alle drie de schepen werden aangehouden en mochten na betaling van boetes weer vertrekken. Frankrijk kondigde op 8 april aan de straffen voor overtredingen zoals het voeren van een vlag en het weigeren om bevelen op te volgen te verdubbelen om de strijd tegen schepen van de Russische spookvloot te versterken. (Timsen, 1-6-2026).

In beslag genomen tanker ligt voor anker in Douarnenez Bay.

De TAGOR, die ervan verdacht wordt een valse Kameroense vlag te voeren en op 31 mei voor de kust van Brest was omgeleid, arriveerde op de ochtend van 2 juni in de baai van Douarnenez bij Crozon op positie 48.11 NB en 004.28 WL. De tanker is voor anker gelegd en ter beschikking gesteld aan het openbaar ministerie in het kader van het vooronderzoek naar de aanklachten van vlagovertreding en weigering om bevelen op te volgen. Om het onderzoek onder veilige omstandigheden te kunnen voortzetten, is er op last van de maritieme prefectuur een verboden gebied rond het schip ingesteld. Omdat de ankerplaats zich binnen de no-flyzone P112 bevond, waren vluchten ook verboden.

De naleving van deze voorschriften zal worden gecontroleerd door eenheden van de gendarmerie en de Franse marine. Er werd verzocht de verboden zones strikt te respecteren en het werk van de overheidsdiensten niet te verstoren. De tanker zou naar verwachting nog minstens enkele dagen voor de

kust van Finistère blijven liggen in afwachting van verder onderzoek. Het openbaar ministerie van Brest was van plan op 3 juni een verklaring af te geven.

Op 2 juni eiste de Russische ambassade in Frankrijk dat Parijs volledige details zou verstrekken over de omstandigheden rond de aanhouding en uitgebreide maatregelen zou nemen om de Russische bemanningsleden te beschermen. De ambassade noemde de aanhouding een nieuw voorbeeld van Europees juridisch nihilisme en het herschrijven van internationale rechtsnormen naar eigen inzicht. Volgens woordvoester Maria Zakharova hebben de Franse autoriteiten artikel 110 van het VN-Zeerechtverdrag van 1982 verkeerd geïnterpreteerd. Dit artikel staat een oorlogsschip toe een buitenlands schip in internationale wateren te inspecteren als het staatloos is, maar geeft het geen toestemming om het schip naar de haven van de staat van herkomst te begeleiden. (Timsen, 2-6-2026).

URSA MAJOR, IMO 9538892 (NB-335), General Cargo Ship, 12.679 GT, 9.490 DWT. 14-12-2009 opgeleverd als SCAN BRITANIA. 2-2010 herdoopt HYUNDAI BRITANIA. 8-2011 herdoopt EIT PALMINA. 2-2017 herdoopt SPARTA III. 10-2020 verkocht aan SC-South LLC, Novorossiisk, Rusland (UFUZ). 10-2021 herdoopt URSA MAJOR. 11-12-2024 vertrokken van Saint Petersburg naar Vladivostok, 22-2-2025 ETA te Vladivostok. 22-12-2024 Spaanse maritieme controleurs merkten dat het schip zonder aanwijsbare reden snelheid verloor en slagzij maakte. 23-12-2024 zond ten zuiden van Cartagena een noodsignaal uit, de kapitein beweerde dat er sprake was van een mechanisch defect, maar de schade aan de romp vertoonde tekenen van een externe inslag die overeenkwam met een supercavitatie-torpedo. Het Russische oorlogsschip IVAN GREN arriveerde snel ter plaatse en vuurde lichtkogels af (waarschijnlijk om de satellietbewaking te verstoren). Kort daarna zonk de URSA MAJOR in de Middellandse Zee, twee matrozen zijn vermist. Enkele dagen later arriveerde het Russische schip YANTAR, dat geschikt is voor berging op grote diepte, op de locatie, dat suggereerde een poging om gevoelige apparatuur te bergen of te vernietigen.

URSA MAJOR vervoerde twee kernreactoren voor onderzeeërs

De URSA MAJOR vervoerde waarschijnlijk twee kernreactoren voor onderzeeërs, mogelijk bestemd voor Noord-Korea, tijdens haar laatste reis, zo blijkt uit een onderzoek. Het schip vertrok slechts twee maanden nadat Kim Jong-un troepen had gestuurd om Moskou te ondersteunen bij de invasie van Oekraïne. Amerikaanse nucleaire detectievliegthuigen hebben in 2025 tweemaal over het gezonken schip gevlogen. Het wrak werd ook een week na de scheepsramp bezocht.

Het schip, ook bekend als SPARTA 3 en een veteraan van de Russische militaire campagne in Syrië – waar het werd gebruikt voor de evacuatie van Russisch materieel – meerde op 2 december 2023 aan in de brandstofhaven van Ust-Luga in de Golf van Finland, alvorens naar een containerterminal in de haven van Sint-Petersburg te varen. Volgens de officiële vrachtlIJst was het schip op weg naar Vladivostok toen het op 11 december vertrok met twee grote putdeksels, 129 lege zeecontainers en twee grote Liebherr-kranen aan boord. Het schip voer langs de Franse kust, waarna vliegtuigen en schepen van de Portugese marine het door hun territoriale wateren volgden. De twee Russische militaire schepen IVAN GREN en ALEKSANDR OTRAKOVSKY escorteerden het schip, en op de ochtend van 22 december liet de Portugese marine het schip los.

Ongeveer vier uur later, in Spaanse wateren, vertraagde het schip dramatisch, waarop Spaanse reddingswerkers via de radio contact opnamen om te controleren of het schip in nood verkeerde, aldus het onderzoek van de Spaanse overheid, uitgevoerd door de lokale maritieme autoriteiten in de zuidelijke haven van Cartagena. De bemanning antwoordde dat alles in orde was. Ongeveer 24 uur later week het schip scherp af van zijn koers en gaf om 11:53 uur UTC op 23 december een dringend noodsignaal af. Het schip had drie explosies aan stuurboordzijde, waarschijnlijk in de buurt van de machinekamer, waarbij twee bemanningsleden om het leven kwamen: tweede monteur Nikitin en monteur Yakovlev. Hierdoor maakte het schip slagzij en raakte het onbestuurbaar.

De 14 overlevende bemanningsleden werden geëvacueerd in een reddingsboot en later opgepikt door de reddingsboot SALVAMAR DRACO. Om 19:27 uur arriveerde een Spaans militair schip om te helpen. Maar een half uur later gaf de IVAN GREN nabijgelegen schepen opdracht om twee zeemijlen afstand te houden en verzocht later om de geredde bemanning onmiddellijk terug te brengen.

Salvamento Marítimo stond erop dat er een reddingsoperatie moest worden uitgevoerd en stuurde een helikopter naar het schip om te zoeken naar overlevenden. Een reddingswerker probeerde de machinekamer binnen te gaan, maar trof deze afgesloten aan. De Spaanse reddingswerker doorzocht de woonvertrekken op overlevenden en keek in de containers, waar hij er twee vol afval, visnetten en andere uitrusting aantrof.

De URSA MAJOR leek stabiel en zou waarschijnlijk niet snel zinken. Om 21:50 uur vuurde de IVAN GREN een reeks rode lichtkogels af boven het gebied, waarna vier explosies volgden. Op exact hetzelfde tijdstip, in dat gebied, werden vier vergelijkbare seismische signalen geregistreerd, waarvan het patroon leek op onderwatermijnen of explosies in een steengroeve bovengronds. Om 23:10 uur zonk de URSA MAJOR.

De 14 Russische overlevenden werden aan land gebracht in de havenstad Cartagena, waar ze werden ondervraagd door de Spaanse politie en onderzoekers. De Russische kapitein Igor Anisimov was terughoudend om te praten over de vermeende inhoud van het schip, uit angst voor zijn veiligheid. Hij werd onder druk gezet om te verduidelijken wat hij bedoelde met 'putdeksels', de items die oorspronkelijk op de vrachtlIJst stonden. Uiteindelijk bekende hij dat het onderdelen waren van twee kernreactoren, vergelijkbaar met die van onderzeeërs. Volgens zijn verklaring, hoewel dit niet kon worden bevestigd, bevatten ze geen kernbrandstof. Hij dacht dat hij zou worden omgeleid naar de Noord-Koreaanse haven

Rason om de twee reactoren af te leveren. Het Spaanse onderzoek analyseerde de onwaarschijnlijke keuze voor een wereldreis om een lading van twee kranen, 100 lege containers en twee grote putdeksels te vervoeren, van de ene Russische haven naar de andere, ondanks het uitgebreide spoorwegnet dat het land doorkruist. Het onderzoek suggereerde dat de kranen aan boord waren om te helpen bij de aflevering van een gevoelige lading bij aankomst in Rason.

De bemanning van het schip werd enkele dagen later naar Rusland teruggebracht. Vier dagen na de scheepsramp omschreef de eigenaar, Oboronlogistics, de aanval als een "gerichte terroristische aanslag" en meldde dat er drie explosies hadden plaatsgevonden. Er werd een gat van 50 bij 50 centimeter in de romp van het schip gevonden, waarbij het beschadigde metaal naar binnen gericht was. Het dek van het schip lag bezaaid met scherven, aldus het bedrijf.

Een week later keerde het Russische leger terug naar de locatie. De YANTAR, officieel een Russisch onderzoeksschip maar beschuldigd van spionage en verstoring in NAVO-wateren, bleef vijf dagen boven de positie van de URSA MAJOR liggen, voordat er nog vier explosies werden gedetecteerd, mogelijk gericht op de resten van het schip op de zeebodem.

In een verklaring aan het parlement liet de Spaanse regering weten dat de resten van de URSA MAJOR op een diepte van ongeveer 2.500 meter liggen. Het bergen van de datarecorder vanaf die diepte is niet mogelijk zonder aanzienlijke technische middelen en de bijbehorende risico's.

Het Amerikaanse leger heeft ook interesse getoond in het gebied en stuurde tweemaal een WC135-R-vliegtuig, gestationeerd in Nebraska, over de plaats van het incident, eenmaal op 28 augustus 2025 en opnieuw op 6 februari 2026. Een andere WC135-R volgde een relatief vergelijkbare vliegroute 13 maanden voordat de URSA MAJOR zonk, wat erop wijst dat de interesse in het gebied mogelijk al vóór de ramp bestond, of routine was.

De bewering dat Noord-Korea waarschijnlijk de ontvanger was van de twee reactoren die zich naar verluidt aan boord van het schip bevonden, kwam nadat het regime in december 2025 beelden had vrijgegeven van zijn eerste nucleaire onderzeeër. De foto's toonden alleen de verzegelde romp van het vaartuig en geen enkel bewijs dat er een functionerende kernreactor aan boord was.

Het onderzoek stelde dat de vervoerde reactoren waarschijnlijk van het model VM-4SG waren, dat vaak voorkomt in de nucleaire onderzeeërs van de Delta IV-klasse, die ballistische raketten vervoeren, maar leverde slechts beperkt bewijs om deze bewering te ondersteunen. Het onderzoek suggereerde dat het gat van 50 bij 50 centimeter in de romp waarschijnlijk was veroorzaakt door een Barracuda-torpedo met supercavitatie. Men vermoedde dat alleen de Verenigde Staten, enkele NAVO-bondgenoten, Rusland en Iran over dit type hogesnelheidstorpedo beschikten, die lucht voor het wapen uitblaast om de waterweerstand te verminderen. Het gebruik van een dergelijk apparaat zou passen bij de grootte van het gat in de romp van de URSA MAJOR en zou een geluidloze inslag kunnen hebben veroorzaakt, wat resulteerde in de plotselinge vertraging van de onderzeeër op 22 december.

Verskillende westerse veiligheids- en inlichtingendiensten hebben het incident als vreemd omschreven of gesuggereerd dat sommige conclusies van het Spaanse onderzoek vergezocht waren, maar hebben geen alternatieve, onschuldige verklaring gegeven voor de aanvankelijke explosies die de boot troffen, noch voor de heftige Russische reactie op de benarde situatie. (Timsen, 12-5-2025).

VELORA, IMO: 9290373, zie JAMES II

VLADIMIR LATYSHEV, IMO 9921996 (NB-335), General Cargo Ship, 6.305 GT, 8.133 DWT, 28-5-2021 opgeleverd als VLADIMIR LATYSHEV aan JSC GTLK, Rusland (UBEV8). 1-3-2022 vanaf St. Petersburg te St. Malo en aangehouden. 2-2023 verkocht aan Alpha LLC, Rusland.

16-12-2025 de handelsrechtbank van Saint-Malo heeft het Russische bedrijf Alpha LLC veroordeeld tot betaling van € 125.960 aan Timac Agro, de kunstmestfabrikant uit Saint-Malo.

In beslag genomen schip baart steeds meer zorgen.

Het Russische schip VLADIMIR LATYSHEV, dat al bijna vier jaar in Saint-Malo ligt aangemeerd, zorgt voor hoge kosten. Het schip werd op 28 februari 2022 in beslag genomen, slechts enkele dagen na het begin van de Russische oorlog tegen Oekraïne. Aan boord bevonden zich zes bemanningsleden, die zelden aan land gaan en gemiddeld elke zes maanden worden vervangen. De blokkade is gebaseerd op het sanctieregime van de EU, dat Russische tegoeden bevriest. Een lokale dienstverlener verzorgde het onderhoud, de elektriciteit, het water, de brandstof en de proviand. Maar sinds begin 2026 heeft de Russische eigenaar betalingsachterstanden, die inmiddels oplopen tot zo'n € 200.000. Deze last komt terecht op de schouders van de Bretonse regio, die als eigenaar van de haven van Saint-Malo als eerste ingreep. De terugkerende kosten belasten de begroting maand na maand.

– Elektriciteit: circa € 8.000 per maand – Ligplaatskosten: circa € 11.500 per maand

– Water: circa € 300 per maand – Totaal: ongeveer € 25.000 per maand

Daarbij komen nog de logistieke aspecten, de bevoorrading en de kosten van het doorlopende onderhoud. Naast de financiële aspecten is ook de leefomstandigheden van de bemanning steeds belangrijker geworden. Zonder nieuwe financiële middelen dreigen brandstof en voedsel op te raken. Laure Tallonneau, inspecteur voor de CGT-Transport vakbond in Groot-West-Engeland, bezoekt het schip regelmatig en eist de onmiddellijke repatriëring van de bemanningsleden, die zich in een juridisch en fysiek niemandsland bevinden: voldoende bevoorraad om te overleven, maar niet genoeg om een normaal leven aan boord te leiden. Als de technische systemen door een ontoereikende stroomvoorziening niet betrouwbaar functioneren, ontstaat er een veiligheidsrisico.

Juridisch gezien zijn er twee mogelijkheden: of de staat staat een formele inbeslagname toe, gevolgd door verkoop om schuldeisers te voldoen, of de verantwoordelijke autoriteit versoepelt de maatregel en verplaatst of geeft het schip vrij. Beide trajecten zijn complex en potentieel langdurig. Een verkoop vereist een waterdichte afbakening van eigendom, sancties en rechten van schuldeisers. Vrijgave zou verkeerd kunnen worden geïnterpreteerd als een politiek signaal. Een ander schip van dezelfde eigenaar ligt al drie jaar vast in Marseille. Als de blokkade voortduurt, zullen de kosten en risico's voor mensen en infrastructuur toenemen. Voor Parijs en Brussel is het een kwestie van geloofwaardigheid: sancties moeten juridisch houdbaar zijn, maar ook praktisch uitvoerbaar. Het welzijn van de bemanning moet worden gewaarborgd, de kosten moeten eerlijker worden verdeeld tussen de staat en de regio, en er moet een duidelijke juridische procedure worden vastgesteld. Op de middellange tot lange termijn is een gestandaardiseerd protocol nodig in heel Europa dat in beslag genomen schepen beheert zonder onberekenbare extra lasten en dat minimale humane normen garandeert.

Een snelle en duidelijke beslissing – of het nu gaat om verplaatsing, sloop of overname van het schip door de staat – zou de kosten verlagen, de risico's beperken en het vertrouwen in het vermogen van overheidsinstellingen om actie te ondernemen versterken. (Timsen, 11-2-2026).

Russisch schip wordt geveild

De VLADIMIR LATYSHEV, die sinds maart 2022 in de haven van Saint-Malo ligt vanwege Europese sancties tegen Moskou, zal binnenkort worden verkocht. De veiling, die door de rechter is bevolen, zou begin herfst kunnen plaatsvinden. De haven van Saint-Malo werd op 5 mei 2026 door een deurwaarder gecontacteerd om zich voor te bereiden op de veiling van de bulkcarrier. De eigenaar van de rederij, het Russische bedrijf Alpha LLC, stopte in februari 2025 met het vergoeden van de kosten die de in Saint-Malo gevestigde groep Timac Agro had gemaakt en werd op 16 december veroordeeld tot betaling van € 125.960 aan openstaande schulden. (Timsen, 7-5-2026).



EXPLORA III rondt succesvolle proefvaarten af en maakt zich op voor debuut



De EXPLORA III heeft haar proefvaarten in de Middellandse Zee met succes afgerond. Daarmee zet Explora Journeys opnieuw een belangrijke stap in de verdere uitbreiding van haar luxevloot. De succesvolle tests bevestigen dat het schip klaar is voor haar debuut deze zomer.

EXPLORA III is het eerste schip van de vloot dat wordt aangedreven door vloeibaar aardgas (LNG). Daarnaast is het schip voorbereid op het gebruik van hernieuwbare brandstoffen, zoals bio-LNG en synthetisch LNG. Daarmee wil Explora Journeys inzetten op innovatie, energie-efficiëntie en een verdere vermindering van emissies.

Met alle zes geplande schepen inmiddels in verschillende ontwikkelingsfasen, van operationeel tot in aanbouw of bestelling, heeft Explora Journeys het middenpunt bereikt van zijn uitbreidingsprogramma. De luxereisdivisie van de MSC Group zet daarmee haar groeistrategie verder voort.

“De succesvolle afronding van de proefvaarten van de EXPLORA III vormt opnieuw een belangrijke mijlpaal voor Explora Journeys”, zegt Anna Nash, president van Explora Journeys. “Dit schip vertegenwoordigt de volgende fase van onze groei en weerspiegelt onze focus op innovatie, uitzonderlijke gastervaringen en een bewuste benadering van luxe reizen. Als eerste LNG-aangedreven schip in onze vloot markeert het bovendien een belangrijke stap richting emissiearmere technologieën en ondersteunt het onze ambitie om tegen 2050 netto nul uitstoot te bereiken voor onze maritieme activiteiten.”

Cruisereizen advertentie

Via Noord-Europa naar Noord-Amerika

Na de proefvaarten is het schip teruggekeerd naar de Fincantieri-werf in Sestri Ponente, nabij Genua, waar de afbouw en laatste werkzaamheden worden afgerond. De oplevering verloopt volgens planning en zelfs iets sneller dan voorzien.

Het inaugurele seizoen begint op 24 juli 2026 met de Mediterranean Prelude Journey. Op 1 augustus arriveert de EXPLORA III in Barcelona voor de officiële doopceremonie. Twee dagen later vertrekt het schip voor haar eerste cruise, een zevendaagse reis naar Lissabon. Daarna volgt een seizoen in Noord-Europa met routes naar cultureel interessante bestemmingen en indrukwekkende natuurgebieden.

Tijdens haar eerste seizoen bezoekt de EXPLORA III onder meer de Noorse fjorden, IJsland en Groenland. Vervolgens steekt het schip de Atlantische Oceaan over naar Noord-Amerika, waar gasten de herfstkleuren van New England en de Canadese oostkust kunnen ontdekken. Volgens Explora Journeys zijn alle routes zorgvuldig samengesteld om een exclusieve en hoogwaardige reiservaring te bieden. (Bron en foto: Cruisereiziger, 3 juni 2026).

EXPLORA III, IMO 9869899 (NB-338), Passenger (Cruise) Ship (NB-308), 72.810 GT, 14-3-2019 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6321, 6-9-2023 in aanbouw/eerste staal gesneden, 12-11-2026 geplande oplevering, 14-7-2025 te water gelaten, 23-7-2026 geplande oplevering aan MSC Crociere S.p.A., Napels, vlag: Malta, 1-6-2026 te Marseille, 9-6-2026 ETA te Genua.

Explora Journeys viert tewaterlating boegblok voor EXPLORA V

Explora Journeys heeft een nieuwe bouwmijspaal bereikt met de tewaterlating van de boegsectie (“troncone”) van de EXPLORA V. Dit vijfde van in totaal zes luxe schepen, die tot 2028 in de vaart komen, kreeg zijn eerste aanraking met water op de Fincantieri-werf in Palermo. De tewaterlating is een mijlpaal in de bouw die de volgende fase van de bouw inluidd.

De EXPLORA V onderstreept de sterke groei van het luxe cruiseconcept van de rederij. Na de eerste afbouw in Palermo wordt het schip overgebracht naar de werf in Sestri Ponente bij Genua, waar de bouw zal worden voltooid. De oplevering staat gepland voor 2027.



Volgens Anna Nash, president van Explora Journeys, markeert deze stap de verdere uitbreiding van de vloot en de ambitie om een nieuwe standaard in luxe zeereizen te zetten. Tegelijkertijd kijkt de rederij uit naar de introductie van de EXPLORA III, die in 2026 haar eerste reizen maakt in onder meer de Middellandse Zee, Noord-Europa, IJsland en Groenland.

De bouw van de schepen gebeurt door Fincantieri. Alle nieuwe schepen, van EXPLORA III tot en met EXPLORA VI, worden uitgerust met LNG-aandrijving. Dit past binnen de duurzaamheidsstrategie van Explora Journeys, dat inzet op netto-nul uitstoot tegen 2050 en blijft investeren in milieuvriendelijke technologieën.

De MSC Group investeert ruim €3,5 miljard in de zes schepen van Explora Journeys. Inclusief eerdere projecten bij Fincantieri loopt dat bedrag op tot circa €7 miljard. De bouw van elk schip zorgt bovendien voor duizenden banen en miljoenen werkuren.

De vloot groeit gestaag: EXPLORA I (in de vaart sinds 2023) en EXPLORA II (2024) vormen de basis, gevolgd door vier nieuwe schepen tot en met 2028. Met deze uitbreiding wil Explora Journeys luxe cruises herdefiniëren, met schepen die aanvoelen als drijvende boetiekhotels, volledig bestaande uit suites met zeezicht, ruime terrassen en een sterke focus op wellness, gastronomie en beleving.

(Bron en foto: Cruisereiziger, 6 mei 2026).

EXPLORA V, IMO 9977892 (NB-338), Passenger (Cruise) Ship, 72.810 GT, 7-2022 in aanbouw onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6333, 7-12-2023 kiel gelegd, 9-3-2026 muntceremonie, 30-9-2027 geplande oplevering als EXPLORA V aan MSC Crociere S.p.A., Napels, vlag: Malta.

MEIN SCHIFF 5. Cruiseschip start uitgesteld seizoen in Triëst

Na een reis van 27 dagen arriveerde de MEIN SCHIFF 5 op 15 mei in Heraklion op Kreta, nadat het schip eerder vast had gezeten in de Perzische Golf. Kapitein Ioannis Anastasiou heeft zich de afgelopen weken ingezet voor de herstart van de vaart. Toen het schip in april het Midden-Oosten verliet, was er slechts een minimale bemanning van ongeveer 50 personen aan boord. De terugreis van de bemanning begon met een logistiek tussenstop in Kaapstad en werd onlangs afgerond met een tussenstop in Gibraltar. De werkzaamheden aan boord zullen naar verwachting de komende weken weer normaal verlopen. De herstart van de 'MEIN SCHIFF 4 staat gepland voor 17 mei 2026, gelijktijdig met de start van de Adriatische cruises van en naar Triëst. Het schip verliet Gibraltar op 12 mei. (Timsen, 15-5-2026).

Drie doopmoeders voor MEIN SCHIFF FLOW

TUI Cruises zocht er één, maar vond er drie: voor het eerst in de geschiedenis van TUI Cruises zullen drie vrouwen – Julia (20), Annabelle (35) en Karin (67) – de rol van doopmoeder delen bij de doop van een schip. Samen zullen ze de Mein Schiff Flow dopen in de haven van Triëst op 20 juni. Het idee ontstond uit de reactie van de Mein Schiff-community op de selectie van de drie doopmoeders. Wat aanvankelijk een traditionele beslissing leek, ontwikkelde zich al snel tot iets anders: een pleidooi voor saamhorigheid en solidariteit.

Meer dan 15.000 stemmen van Mein Schiff-fans, evenals een interne jury, beïnvloedden de laatste fase van het selectieproces voor de doopmoeders. In totaal meldden zich zo'n 900 vrouwen aan. De uitslag was duidelijk: niet één kandidaat, maar drie als team. "Wanneer mensen hun verhaal verbinden met TUI Cruises, creëert dat meer dan alleen een vakantie.



Het creëert een gevoel van verbondenheid tussen generaties", aldus Wybcke Meier, CEO van TUI Cruises. "Uiteindelijk was het duidelijk dat we drie sterke persoonlijkheden wilden die, elk met hun eigen facetten, samen als team perfect bij de MEIN SCHIFF FLOW passen en de diversiteit van onze gasten vertegenwoordigen."

Sterontwerper Guido Maria Kretschmer verrast de drie doopmoeders

De drie toekomstige peetmoeders ontvingen het nieuws persoonlijk aan boord. Ontwerper Guido Maria Kretschmer verraste Julia, Annabelle en Karin met het besluit. Met zijn kenmerkende en ervaren aanpak op het grote podium bereidde hij de drie vrouwen zorgvuldig voor op hun grote moment: doopjurken uit de Guido Maria Kretschmer Couture Collectie, die hij speciaal voor hen had uitgekozen, sprankelende accessoires en samen lachen voor de spiegel. "Het drievoudig peetouderschap is voor mij een prachtig symbool van moderne verbondenheid", zegt Guido Maria Kretschmer. "En ik vind het geweldig dat er nu drie peetmoeders zullen zijn."



Ook voor de doopceremonie op 20 juni 2026 worden nieuwe wegen ingeslagen: de ceremonie vindt plaats op verschillende locaties aan boord van de MEIN SCHIFF FLOW. In plaats van één groots moment, wordt dit een beleving die zich over het hele schip uitstrekt en gasten individueel betreft. Andere hoogtepunten van de doopreis zijn live optredens van Rea Garvey en Tim Bendzko.

Julia, Annabelle en Karin: Drie vrouwen, drie verhalen

Julia (20 jaar) was elf toen ze in 2016 voor het eerst aan boord ging van een Mein Schiff-cruise: een transatlantische overtocht van Hamburg naar New York. Het moment voor het Vrijheidsbeeld staat haar nog helder voor de geest. "Het was een geweldig avontuur", zegt de gepassioneerde basketbalster. Als jongste van de drie doopmoeders vertegenwoordigt ze een nieuwe generatie vrouwelijke cruisereizigers: nieuwsgierig, ruimdenkend en van nature internationaal georiënteerd.

Annabelle (35 jaar) associeert haar reizen met meer dan alleen bestemmingen. Vriendschap, liefde en oprechte verbondenheid. Dat alles heeft ze aan boord van de Mein Schiff gevonden tijdens haar 25 cruises. Ze houdt van de rustige momenten: de vroege ochtenden op het nog vredige dek, een warme kop koffie in de hand, de eindeloze zee voor zich. "De mooiste momenten zijn vaak de stilste," zegt ze. Voor haar is dat precies de magie van een cruise.

Karin (67 jaar) is veel meer dan alleen een bekend gezicht aan boord. Na meer dan vijftig reizen met de vloot heeft ze bijzondere herinneringen aan elk van de acht schepen: familiemomenten, gedeelde vieringen en rituelen die in de loop der jaren dierbare tradities zijn geworden. Met haar warme, vrolijke karakter belichaamt ze het gevoel dat velen associëren met een cruise: bewust genieten van het leven, mensen samenbrengen en bijzondere momenten delen.

Met het drievoudige peetouderschap breidt de Mein Schiff de traditionele rol van de doopmoeder uit. In plaats van één gezicht staan dit keer drie vrouwen van verschillende generaties en achtergronden centraal, verenigd door hun enthousiasme voor Mein Schiff.

Boekings- en prijsinformatie

De 8-daagse doopcruise van Mein Schiff Flow van Triëst naar Palma (Mallorca) van 17 tot en met 25 juni 2026 is beschikbaar vanaf € 2.549 per persoon inclusief vluchten in een balkonhut en vanaf € 5.399 per persoon inclusief vluchten in een Junior Suite, beide gebaseerd op een bezetting van twee personen in het PRO-tarief met Mein Schiff Premium-services. Reisroute: Triëst – Triëst – Koper – Triëst – Triëst – Dag op zee – Palermo – Dag op zee – Palma

De pre-lanceringscruise – van/naar Triëst met de MEIN SCHIFF FLOW van 14 tot en met 17 juni 2026 – is beschikbaar vanaf € 749 per persoon in een balkonhut en vanaf € 1.299 per persoon in een Junior Suite, beide gebaseerd op een bezetting van twee personen in het PRO-tarief inclusief Mein Schiff Premium-services. (Bron en foto's: Cruisereiziger, 11 mei 2026).

Cruiseschip wordt uit de vaart genomen

MOL Cruises, de recreatietak van Mitsui OSK Lines, is van plan de NIPPON MARU op 10 mei 2026 in Yokohama uit de vaart te nemen. Het schip heeft gedurende haar 35-jarige carrière onafgebroken op de Japanse markt gevaren en cruises rond de Japanse eilanden aangeboden, waarbij ze kleinere havens aandeed die voor grotere cruiseschepen ontoegankelijk zijn. De focus lag op culturele verrijking en de traditionele Japanse cultuur. Er is besloten het schip om operationele en economische redenen uit de vaart te nemen. Tot nu toe heeft de NIPPON MARU 2.877.642 zeemijlen afgelegd tijdens meer dan 2.000 cruises, meer dan 600.000 passagiers vervoerd en meer dan 400 havens in en buiten Japan aangedaan.



Naast binnenlandse cruises heeft ze ook langere reizen gemaakt, waaronder negen wereldcruises. De nalatenschap van de NIPPON MARU en haar bijdrage aan de Japanse cruise-industrie zullen worden geëerd tijdens haar laatste vaarseizoen tussen februari en mei 2026, met diverse cruises en evenementen, inclusief speciale herdenkingsgeschenken en -menu's. (Timsen, 6-5-2025. Foto: Mitsui OSK Lines).

Gepensioneerd cruiseschip onderweg naar Bhavnagar

De voormalige NIPPON MARU, nu omgedoopt tot MARY, is op weg naar de scheepssloopwerf in Alang nadat het schip eerder in 2026 door Mitsui Ocean Cruises uit de vaart was genomen. Het schip verliet Yura (Wakayama) op 23 mei en de verwachte aankomsttijd in Bhavnagar was 17 juni. Voordat het schip het Verre Oosten verliet, wierp het zijn Japanse vlag af en voer het onder de vlag van de Comoren. Als de operatie wordt bevestigd, wordt het schip het eerste cruiseschip dat in 2026 wordt gesloopt. (Timsen, 6-5-2025).

NIPPON MARU, IMO 8817631, Passenger (Cruise) Ship, 22.472 GT, 4.840 DWT. 8-3-1990 te water, 9-1990 opgeleverd door Mitsubishi H.I., Kobe (1188) als NIPPON MARU aan Mitsui O.S.K. Lines Ltd., Japan (JNNU). 21.903 BRT, 4.840 DWT. 27-6-2002 verkocht aan MOL Cruises Ltd., Tokyo-Japan. 9-5-2026 gearriveerd te Yokohama. 10-5-2026 uit de vaart genomen. 5-2026 vlag: Comoros (D6A4451), herdoopt MARY. 23-5-2026 vertrokken van Wakayama, 24-5-2026 vertrokken van Yeosu, Korea, 17-6-2026 ETA te Alang.



Viking neemt nieuw cruiseschip VIKING MIRA in ontvangst

Viking Cruises heeft officieel haar nieuwste zeecruiseschip Viking Mira in ontvangst genomen. De overdrachtsceremonie vond plaats op de scheepswerf van Fincantieri in het Italiaanse Ancona. De Viking Mira is het nieuwste schip in de groeiende zeecruisevloot van Viking en zal haar inaugurele seizoen doorbrengen in de Middellandse Zee en Noord-Europa. Net als de andere zeecruiseschepen van de rederij gaat het om een relatief klein cruiseschip met 499 hutten voor maximaal 998 passagiers.

Volgens Leah Talactac, president en CEO van Viking, sluit het schip aan bij de filosofie van de rederij om reizigers een kleinschalige en comfortabele cruise-ervaring te bieden. “Onze gasten zijn nieuwsgierige reizigers en een nieuw schip biedt ons nog meer mogelijkheden om bestemmingen wereldwijd aan te bieden in de vertrouwde Viking-stijl”, aldus Talactac.

Focus op waterstoftechnologie

Met de oplevering van VIKING MIRA zet Viking tegelijkertijd verdere stappen in de ontwikkeling van nieuwe aandrijvingstechnologieën. Het volgende zeecruiseschip van de rederij, VIKING LIBRA, moet volgens Viking het eerste waterstof aangedreven cruiseschip ter wereld worden dat emissievrij kan opereren.

Viking Libra wordt momenteel eveneens gebouwd bij Fincantieri in Ancona en staat gepland voor oplevering in november 2026. Het schip krijgt een voortstuwingssysteem dat deels werkt op vloeibare waterstof en brandstofcellen.

Ook het daaropvolgende schip, VIKING ASTREA, dat in 2027 wordt verwacht, zal gebruikmaken van waterstoftechnologie.

Volgens Viking is VIKING MIRA al ontworpen met toekomstige aanpassingen in gedachten, zodat het schip later eventueel kan worden aangepast voor nieuwe emissiearme technologieën.

Verdere uitbreiding van de vloot

Viking blijft daarnaast investeren in verdere vlootuitbreiding. Volgens het huidige orderboek verwacht de rederij tot en met 2028 nog 24 extra riviercruiseschepen in ontvangst te nemen. Daarnaast staan tot 2031 nog negen extra zeecruiseschepen en twee expeditieschepen gepland.

Daarmee zou Viking in 2028 beschikken over 114 rivierschepen en in 2031 over een vloot van 26 zeecruise- en expeditieschepen. (Bron en foto: Cruisereiziger, 29 mei 2026).

VIKING MIRA, IMO 9852456 (NB-289), Passenger (Cruise) Ship, 53.769 GT, 6-3-2018 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6331, 30-1-2026 geplande oplevering, 26-5-2026 opgeleverd als VIKING MIRA aan Viking Ocean Cruises Ship XIII, vlag: Noorwegen (NIS) (LAUS8), in beheer bij Viking Ocean Cruises II Ltd., Hamilton en Wilhelmsen Ship Management AS, Lysaker.

In aanbouw voor Viking Ocean Cruises:

VIKING LIBRA, IMO 9852468 (NB-338), Passenger (Cruise) Ship, 54.300 GT, 6-3-2018 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6332, 8-4-2025 te water gelaten, 26-11-2026 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Hamilton, vlag: Noorwegen (NIS).

FINCANTIERI ANCONA 6352, IMO 9852470, Passenger (Cruise) Ship, 54.300 GT, 4.900 DWT, 6-3-2018 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6352, 21-12-2023 kiel gelegd, 27-5-2027 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Bermuda, vlag: Noorwegen (NIS).

FINCANTIERI ANCONA 6352, IMO 9852482, Passenger (Cruise) Ship, 54.300 GT, 4.900 DWT, 6-3-2018 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6353, 21-12-2023 kiel gelegd, 30-11-2028 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Bermuda, vlag: Noorwegen (NIS).

FINCANTIERI ANCONA 6384, IMO 1107465, Passenger (Cruise) Ship, 54.300 GT, 4.900 DWT, 21-6-2024 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6384, 30-11-2028 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Bermuda, vlag: Noorwegen (NIS).

FINCANTIERI ANCONA 6385, IMO 1107477, Passenger (Cruise) Ship, 54.300 GT, 4.900 DWT, 21-6-2024 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6384, 30-5-2029 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Bermuda, vlag: Noorwegen (NIS).

FINCANTIERI ANCONA 6393, IMO 1122087, Passenger (Cruise) Ship, 54.300 GT, 4.900 DWT, 5-2025 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6393, 30-5-2030 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Bermuda, vlag: Noorwegen (NIS).

FINCANTIERI ANCONA 6394, IMO 1122099, Passenger (Cruise) Ship, 54.300 GT, 4.900 DWT, 5-2025 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6394, 29-11-2030 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Bermuda, vlag: Noorwegen (NIS).

FINCANTIERI ANCONA 6398, IMO 1122104, Passenger (Cruise) Ship, 54.300 GT, 4.900 DWT, 5-2025 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6398, 30-5-2031 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Bermuda, vlag: Noorwegen (NIS).

FINCANTIERI ANCONA 6399, IMO 1122116, Passenger (Cruise) Ship, 54.300 GT, 4.900 DWT, 5-2025 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6399, 28-11-2031 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Bermuda, vlag: Noorwegen (NIS).



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	Steady	415-420 / LDT	435-440 / LDT	445-450 / LDT
4	Turkey	Softening	268-270 / LDT	278-280 / LDT	288-290 / LDT

Sloopprijzen, bron GMS, 29-5-2026

AFER, IMO 8913332, General Cargo Ship, 3.229 GT, 5.559 DWT, 30-9-1991 opgeleverd door Yildirim Gemi, Tuzla (5) als CAFER KALKAVAN aan Arif Kalkavan Ogullari Gemicilik Ltd., Turkije. 20-4-2016 verkocht aan Fer Shipping Co. Ltd., Panama (3EYN4), in beheer bij Ocean Eagle Shipping & Trading Co Ltd., Istanbul. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 23-5-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

ALIS, IMO 8806761, Fishing Support Vessel, 198 GT, 330 DWT, 16-7-1987 opgeleverd als ALIS. 2020 vlag: Frankrijk (FHQB), in beheer bij Genavir - Gestion de Navires. 5-2026 gearriveerd bij Noumea Scrapyard om gesloopt te worden.

BELFAST, IMO 8035166 (MN-339), 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. 15-5-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.



BIGLI, IMO 9307047, Container Ship, 71.902 GT, 72.968 DWT, 9-2005 opgeleverd als MOL PARADISE. 2011 herdoopt APL PARADISE. 2012 herdoopt MOL PARADISE. 2020 verkocht van IS Container Pte. Ltd., Singapore aan Romanos Shipping Corp., Marshall Islands, 7-2020 herdoopt PARADISE STAR. 2-2021 herdoopt BIGLI. 3-2026 vlag: Guyana (FALSE), 3-2026 herdoopt BIG. 6-5-2026 verkocht aan Cumberland Trading FZE, Comoros (D6A4434), in beheer bij Green Ocean Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai,

India. 5-2026 herdoopt BIGLI. 25-5-2026 verkocht voor sloop. (Foto MOL PARADISE: Teun van der Zee, 15-10-2007, Europoort).

GMS kreeg toestemming om schepen te schrappen.

Het in Dubai gevestigde GMS, een koper van schepen en offshore-vaartuigen voor recycling, heeft als eerste in de VS een vergunning gekregen om schepen te kopen die onder sancties vallen vanwege hun handelsbetrekkingen met Iran. Volgens de in april afgegeven vergunningen zullen vier containerschepen worden gesloopt: de YOGI, TIMON, RANTANPLAN en BIGLI. De schepen werden genoemd in een bericht van het Amerikaanse ministerie van Financiën uit juli 2025, waarin ook "massale actie" werd aangekondigd tegen de schaduwvloot en het gevolg van Hossein Shamkhani, wiens vader adviseur was van de voormalige Iraanse opperleider Ayatollah Khamenei. GMS is begonnen met het aankoopproces, maar potentiële kopers in de volgende fase van de deal waren terughoudend omdat de schepen onder sancties vallen. Het bedrijf heeft het OFAC verzocht de schepen van de zwarte lijst te verwijderen. De vergunningen zouden de weg kunnen vrijmaken voor de sloop van meer van dergelijke schepen.

De vier schepen werden geëxploiteerd door Marvise SMC DMCC, een in de Verenigde Arabische Emiraten gevestigde rederij die werd beheerd door het netwerk van Shamkhani, aldus het Amerikaanse ministerie van Financiën. De eigenaar van de schepen stond los van Marvise en was niet gesanctioneerd.

De containerschepen die momenteel bestemd zijn voor de sloop, voeren in het verleden onder namen als OOCL KAOHSIUNG, maar in hun laatste jaren als charterschepen voor SeaLead kregen ze namen van tekenfilm- en stripfiguren. Zo is 'Rantanplan' het domme hondje van cowboy Lucky Luke, en 'Timon' de arrogante stokstaartje uit De Leeuwenkoning.

Twee jaar geleden haalde de 'Pinocchio' de krantenkoppen toen het schip door de Houthis in de Rode Zee werd beschoten, maar het was ook een van de schepen die sindsdien onder sancties zijn geplaatst en sinds de zomer van 2025 stil ligt, samen met schepen als de HAKUNA MATATA en de BERTIE. Het was daarom te verwachten dat de VS de sloop van nog meer schepen van de schaduwvloot zouden goedkeuren. (Timsen, 27-5-2026).

DONG, IMO 9085065, General Cargo Ship, 4.750 GT, 5.465 DWT, 26-1-1994 te water, 7-1994 opgeleverd als CHINA ACE door Tsuneishi SB. Co. Ltd., Numakuma (1038) aan Iris Marine Co. Ltd., Panama. 2003 verkocht aan Franbo Motion S.A., Panama, herdoopt NEW LUCKY VI. 5-2009 vlag: Taiwan (BNBC). 27-8-2015 verkocht aan Luckyship Marine, Taiwan. 8-2015 herdoopt LUCKY PIONEER. 5-2026 vlag: St. Kitts & Nevis (V4MC7), herdoopt DONG. 5-2026 verkocht voor sloop (as is Taiwan).

DRAGON VICTOR, IMO 9127667 (NB-337), Chemical/Oil Products Tanker, 21.897 GT, 40.727 DWT, 14-6-1997 opgeleverd als ISOLA ROSSA. 8-2008 herdoopt CHAMPION TRADER. 16-3-2020 verkocht aan Hongkong Exuberant Star Int., Panama, in beheer bij Peace Worth Shipping Co. Ltd., 3-2020 herdoopt EXUBERANT STAR. 25-10-2022 in beheer bij Peace Worth Shipping Co. Ltd. 4-7-2023 in beheer bij Uni-Glory Shipping Co. Ltd. 7-2023 herdoopt TONDA SOURCE. 8-2025 vlag: onbekend. 2026 vlag: Angola (D3Q25), 2-2026 herdoopt DRAGON VICTOR. 4-3-2026 verkocht voor sloop. 29-5-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ENERGIA CENTAURUS, IMO 9233557 (NB-338), Bulk Carrier, 73.583 GT, 105.752 DWT, 1-6-2001 opgeleverd als ENERGIA CENTAURUS, in beheer bij Mitsui OSK Lines Ltd., Tokyo. 6-1-2026 verkocht aan Riva Shipping Inc., Liberia (5LYV7, in beheer bij Mitsui Osk Lines Ltd., Tokyo. 3-2026 verkocht voor sloop (as is Japan 418 USD/TO). 5-2026 vlag: St. Kitts & Nevis (V4KT7) en herdoopt ENERGIA C. 15-5-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong, 18-5-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

FRONTIER, IMO 8701648 (B-339), 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. 11-5-2026 gearriveerd op de ankerplaats bij Chittagong, 18-5-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GARD, IMO 7228027, Passenger/Cargo Ship, 146 GT, 60 DWT, 1972 opgeleverd door Ridsvik Skipsbyggeri, Uskedal als FROYA. 26-11-2008 verkocht aan Sjøteknikk AS, Noorwegen (LJCK). 12-3-2024 stil gelegd. 4-2026 gearriveerd bij Stokksund Scrapyard om gesloopt te worden.

GASCRUSADER, IMO 9133549, LPG Tanker, 2.458 GT, 2.347 DWT, 25-10-1996 opgeleverd als KILGAS CRUSADER. 2007 vlag: Malta. 2001 herdoopt SIGAS CRUSADER. 2011 herdoopt B GASCRUSADER. 10-7-2020 verkocht aan LPG Invest AS, Malta. 19-11-2021 Uni-Fleet Sdn. Bhd., Maleisië (9M2527), herdoopt GAS CRUSADER. 5-2025 verkocht voor sloop (550 USD/TO).

GION MARU NR. 8, IMO 9046825, Cement Carrier, 368 GT, 650 DWT, 1992 opgeleverd als GION MARU NR. 8 als Masui Kaiun K.K., Saiki Japan (JM6106). 2004 verkocht aan Ryuei Kisen YK, Japan. 2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 4-2026 vlag: Comoros (D6A4382). 11-5-2026 gearriveerd op de ankerplaats bij Chittagong, 18-5-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GODSPEED 6666, IMO 9145035 (NB-339), 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). 20/04/2026 verkocht aan Lyra Trading LLC, vlag: Comoros (D6A4403), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai en Scope Maritime Pvt. Ltd., Mumbai, 2026 herdoopt SPEED. 15-5-2026 gearriveerd op Chittagong Anchorage, 19-5-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GROUSE ARROW, IMO 8918215, General Cargo Ship, 28.157 GT, 42.276 DWT, 12-12-1990 te water, 2-7-1991 opgeleverd door Mitsui Eng. & Shipbuilding, Tamano (1371) als GROUSE ARROW aan La Tour Blanche Shipping Corp., Bahamas (C6KG6). General Cargo Ship (Open-hatch bulk carrier for forest products), 44.398 BRT, 4.2276 DWT. 1998 verkocht aan Gearbulk Shipowning Ltd., Bahamas. 12-11-2019 verkocht aan Advance Ocean S.A., Bahamas. 12-11-2024 verkocht aan Gearbulk Shipowning AS, Bahamas. 22-5-2026 (e) verkocht voor sloop naar Alang, India voor 450 USD/TO.

HAMID S, IMO 8914099, General Cargo Ship, 5.072 GT, 6.695 DWT, 10-1-1990 te water, 4-1990 opgeleverd door Daesun SB Co., Pusan (357) als TOLEDO aan Heisei Navigation S.A., Panama. 5.055 BRT, 6.680 DWT. 1995 verkocht aan Dongseo Navigation S.A., Panama, herdoopt DONG JIN. 2000 verkocht aan Augusta Shipping Corp., Panama, herdoopt AUGUSTA TRIUMPH. 2002 verkocht aan Emerald Green Maritime S.A., Panama, herdoopt WOORYANG TRIUMPH. 4-2009 herdoopt GOLDEN RICE. 11-2013 herdoopt HAG SAYED. 19-12-2017 verkocht aan OSM Marine Co. Ltd., Sierra Leone, 12-2017 herdoopt HAMID S. 7-2018 vlag: Togo (5VFY8). 8-1-2026 noodgedwongen vertrokken uit de haven van Ege Gûbre vanwege ongunstige weersomstandigheden, korte tijd later aan de grond gelopen in positie 38.46 NB en 026.56 OL en gaf een noodsignaal af. De 18 bemanningsleden aan boord werden veilig geëvacueerd. Er vielen geen doden of gewonden. Een onderzoek werd ingesteld en, onder coördinatie van de regionale havenautoriteit van Aliğa, werd een bergingsplan opgesteld, mits de weersomstandigheden dit toelieten. 9-1-2026 in beheer bij OSM Marine Co. Ltd., Charlestown, Nevis, St Kitts & Nevis. 16-1-2026 nog steeds vast, afgeschermd door een oliescherm. 5-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

HANJIN 3007, IMO 9159971, Palletised Cargo Ship. 3.810 GT, 7.345 DWT, 23-7-1998 opgeleverd als HANJIN 3007 aan Well Haervest Shipping S.A., Panama (3FOH8), in beheer bij Hanjin Transportation Co. Ltd. 9-2008 verkocht aan Hanjin Logistics Corp., Zuid Korea. 5-2026 verkocht voor sloop (as is Korea, 415 USD/TO).

HAO HUNG 01, IMO 8806412 (NB-339), 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). 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. 16-5-2026 op de ankerplaats van Chittagong, 20-5-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HAO HUNG 66, IMO 9145671 (NB-339), 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). 21-4-2026 verkocht aan LYRA TRADING LLC, Comoros (D6A4406), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 4-2026 herdoopt HUN. 17-5-2026 op Chittagong Anchorage, 20-5-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ICE FJORD H-18-BN, IMO 8615265, Fishing Vessel, 1.647 GT, 7-1987 opgeleverd door FEAB-Marstrands, Marstrand (175) als ALTAIRE aan J.P. Duncan, U.K. 589 BRT. 1989 verlengd: 1.590 BRT. 1993 verkocht aan Altaire Fishing Co. Ltd., U.K. 1994 verkocht aan H. & K.P. Saevik, Noorwegen, herdoopt KINGS CROSS. 199- verkocht aan P/R Kings Cross, Noorwegen. 4-2011 herdoopt CHRISTIAN ÅGRÅTINUM. 18-3-2013 herdoopt CHRISTIAN I GROTTINUM. 5-2013 herdoopt CHRISTIAN. 18-6-2013 herdoopt HOGIKLETTUR. 11-12-2019 verkocht aan Ice Sea AS, Noorwegen (LHFK), 11-2019 herdoopt ICE FJORD. 22-12-2020 verkocht aan Cean Venture AS, Noorwegen (LHFK). 8-5-2023 te Torangsvåg. 2026 verkocht voor sloop, 5-2025 gearriveerd bij Smedegaard AS te Esbjerg om gesloopt te worden.

J YANG, IMO 9125877, General Cargo Ship, 5.799 GT, 1996 opgeleverd als REGINE. 6-2004 in beheer bij S.A.L. Heavy Lift GmbH & Co. K.G. 2006 herdoopt ATLANT REGINE. 5-10-2011 verkocht aan Han Zhi Heavylift Shipping Pte. Ltd., Singapore, herdoopt HAN ZHI.

De HAN ZHI arriveerde op 21 juli 2015 in Aden met 3.000 ton aan hulpgoederen. Het schip was gecharterd door het Wereldvoedselprogramma (WFP), de VN-organisatie die zich inzet tegen honger. Het was het eerste schip dat door de organisatie gecharterd werd en Aden bereikte sinds het conflict in Jemen bijna vier maanden geleden escaleerde, toen een door Saoedi-Arabië geleide bombardementscampagne tegen de Houthis-rebellen in Jemen begon. De lading was voldoende om 180.000 mensen een maand lang te voeden. Muhannad Hadi, de regionale directeur van de organisatie, noemde de veilige aankomst van het schip een belangrijke doorbraak voor onze humanitaire hulpverlening in Jemen, die belemmerd werd door de extreem beperkte toegang tot de armsten in de Arabische wereld. Het WFP had herhaaldelijk geprobeerd schepen naar Aden te sturen, maar deze pogingen werden telkens geblokkeerd vanwege de gevechten. (Timsen, 24-7-2015).

8-10-2024 verkocht aan J Yang Shipping H.K. Co. Ltd., Hong Kong, China, in beheer bij J Well Shipping Co. Ltd., 10-2024 herdoopt J YANG. 2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 22-5-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

JAFFAL, IMO 7503594, General Cargo Ship, 971 GT, 1.066 DWT, 7-5-1976 opgeleverd door Skaalurens Skips, Rosendal (226/39) als TRANS VIK aan Rolf Kjode, Noorwegen. 299 BRT. 1978 verkocht aan A/S Mini-Trans K/S, Noorwegen. 1978 verlengd naar 58,80 meter, 408 BRT, 1.083 DWT. 1988 verkocht aan A/S Finn Trans K/S, Noorwegen. 1993 verkocht aan Skips A/S Frigo, Noorwegen, herdoopt FRIGO. 1993 verkocht aan Oddvar og Einar Eidshaug Rederi A/S, Noorwegen, herdoopt SVEALAND. 1993 meting: 971 GT, 1.066 DWT. 4-2008 herdoopt SVEAFJORD. 6-2021 herdoopt JAFFAL. 3-2026 gearriveerd bij Stokksund Scrapyard om gesloopt te worden.

JENNY LUCKY, IMO 9038701, Bulk Carrier, 22.147 GT, 38.852 DWT, 29-6-1992 te water, 10-1992 opgeleverd door Ishikawajima-Harima H.I., Tokyo (3027) als BLOSSOM FOREVER aan Tropical Shipping Corp., Manilla. 2000 verkocht aan Juanito Shipping S.A., Monrovia-Liberia, herdoopt KEN BLOSSOM. 8-2008 herdoopt TUPI MAIDEN. 7-2015 herdoopt SMART FLORA. 30-8-2019 verkocht aan Jenny Lucky Shipping Hongkong, Panama, in beheer bij Praise Booster Shipping Ltd. 10-2019 herdoopt JENNY LUCKY. 5-2020 vlag: Djibouti (J2JL). 31-12-2024 in beheer bij Hyundai Engineering & Steel Industries Co. Ltd., Daesan-eup, Seosan en Praise Booster Shipping Ltd. 17-9-2025 te Shanghai aangehouden door de autoriteiten (Tokyo MoU), bij de eerste inspectie werden in totaal negen tekortkomingen geconstateerd, die alle als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot de aanhouding. 17-9-2025 inspectie en vrij gegeven. 25-2-2026 te Quang Ninh Vietnam inspectie door Tokyo MoU, vier gebreken. 3-5-2026 te Jebel Ali. 5-2026 verkocht voor sloop.

JIAN JIE, IMO 8598297 (NB-338), Oil Products Tanker, 2.875 GT, 4.604 DWT, 7-2005 opgeleverd als YUAN SHENG 126. 7-2023 verkocht aan Swiftbright Shipping Co. Ltd., Panama, herdoopt JIAN JIE. 3-2025 vlag: onbekend. 27-3-2026 verkocht voor sloop. 6-5-2026 aangekomen op de ankerplaats van Chittagong, 20-5-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

K.P.P. 01, IMO 9021203, Oil Products Tanker, 1.823 GT, 3.421 DWT, 11-6-1991 te water, 31-7-1991 opgeleverd door Kanrei Zosen, Naruto (351) als HOKURYU MARU aan Sekiyu Kaiun K.K. & Nipponkai Unyu K.K., Japan. 1.839 BRT, 3.421 DWT. 2002 verkocht aan SMS Co. Ltd., Zuid Korea, herdoopt DONGJOO No. 1. 11-2019 verkocht aan M. Sriuthai, Thailand (HSB7322P), 11-2019 herdoopt K.P.P. 01. 23-4-2024 verkocht aan Lambda Marine Management, Thailand (HSB7322P). 5-2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 17-5-2026 aangekomen op de ankerplaats van Chittagong, 25-5-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

Olieman neergestoken tijdens laatste reis

De autoriteiten in Bangladesh onderzochten een vermoedelijke moord nadat de K.P.P. 01, onderweg van Phuket naar de sloopwerf in Chittagong met een minimale bemanning aan boord, op 17 mei 2026 voor anker was gegaan. De kapitein, een olieman en een matroos raakten betrokken bij een ruzie, waarna de politie werd ingeschakeld.

De olieman, de 30-jarige Rapheephong Klahan, werd door zijn collega's aan wal gebracht. Daar werd hij opgevangen door een vertegenwoordiger van het agentschap SAM Shipping Agency, die een ambulance en medisch personeel naar de aanlegplaats had gebracht. Hij werd naar het ziekenhuis overgebracht, maar bezweek aan zijn verwondingen, naar verluidt meerdere steekwonden.

De politie en het agentschap gingen aan boord van het schip en arresteerden de ervaren zeeman Turakorn Burussee, eveneens afkomstig uit Thailand en 35 jaar oud. Hij werd overgedragen aan de politie en legde een bekentenis af. Hij is in voorlopige hechtenis genomen. Het lokale scheepvaartagentschap is aangesteld om de zaak te behandelen. De Koninklijke Thaise Ambassade is op de hoogte gesteld van het incident. Zij werken samen met de familie van het overleden bemanningslid in Thailand om de nodige regelingen te treffen. (Timsen, 21-5-2026).

LYDIA, IMO 8882466, Yacht, 110 GT, 1896 opgeleverd. 1997 vlag: Noorwegen (LFDV). 2-2002 herdoopt SMOLTEN. 6-2009 herdoopt LYDIA. 2019 in de vaart als jacht. 4-2026 gearriveerd bij Stokksund Scrapyard om gesloopt te worden.

MAERSK CREDO, IMO 8907412 (NB-338), Container Ship, 10.352 GT, 13.970 DWT, 15-2-1991 te water, 5-1991 opgeleverd door Miho Zosensho, Shimizu (1367) als CHENG TU aan The China Navigation Co. Ltd., Hong Kong (VRRD). 7.914 BRT, 10.543 DWT. 1991 herdoopt MAERSK CREDO. 1992 herdoopt MAERSK ASIA OCTAVO. 1994 herdoopt CHENG TU. 1998 herdoopt KOKOPO CHIEF. 22-2-2007 verkocht aan China Navigation Co. Ltd., Hong Kong, China (VRRD). 14-12-2009 verkocht aan Swire Shipping Pte. Ltd., Hong Kong, China. 13-3-2026 verkocht aan Alang Breakers (485 USD/TO). 13-3-2026 verkocht voor sloop (485 USD/TO). 26-5-2026 gearriveerd op Chittagong Anchorage, 3-6-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

MAGNIACUS, IMO 8751722, Jackup platform, 5.897 GT, 1983 opgeleverd door Letourneau Technologies, Vicksburg MS als PENROD 90. 1990 herdoopt HORNET. 1994 herdoopt LLOYD NOBLE (Noble International, Sugar Land TX, United States). 3-11-1998 herdoopt NOBLE LLOYD NOBLE. 22-9-2014 herdoopt PARAGON M 826. (Paragon Offshore, Houston Tx, U.S.A.). 2021 opgelegd. 2026 verkocht voor sloop naar Turkije. 31-5-2026 vertrokken a/b SEAWAY EAGLE van Vlissingen, Kalloothaven naar Aliaga, 18-6-2026 ETA te Aliaga.

OCEAN AMAZING, IMO 9162942 (NB-338), Bulk Carrier, 25.967 GT, 47.243 DWT, 1998 opgeleverd als POSEIDON HONOR. 2000 herdoopt ACE EAGLE. 12-2006 herdoopt AMAZING GRACE. 21-12-2011 verkocht aan Ocean Amazing Pte. Ltd., 12-2011 vlag: Singapore (9V9790), in beheer bij Bogasari Flour Mills Indofood en Apex Ship Management Pte. Ltd., 12-2011 herdoopt OCEAN AMAZING. 21-10-2022 in beheer bij Ocean 21 Holdings Pte. Ltd., Singapore en Fleet Ship Management Pte. Ltd., Singapore. 13-3-2026 (e) verkocht voor sloop (as is Indonesië). 17-4-2026 verkocht aan GLOBAL MARITIME LTD., St. Kitts and Nevis (V4LE7), in beheer bij Machtrans Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt AMAZING. 15-5-2026 gearriveerd op Chittagong Anchorage, 20-5-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

OCEAN APEX, IMO 8753005, Semi-Sub. Platform, oil rig, vlag: Marshall Islands (V7DZ7). 1976 opgeleverd door MHI Hiroshima Machinery Works, Hiroshima als OCEAN BOUNTY. 9-2012 herdoopt OCEAN APEX. 22-5-2026 verkocht voor sloop.

OCTANS, IMO 9224295, Crude Oil Tanker VLCC, 160.100 GT, 309.371 DWT, 16-5-2001 opgeleverd als ANTONIS, vlag: Griekenland, in beheer bij Enesel S.A. 5-2013 vlag: Marshall Islands, 5-2013 herdoopt ALTER EGO. 2-2016 vlag: Panama. 3-2016 herdoopt ALTER EGO I. 11-2018 vlag: Liberia, 11-2018 herdoopt TIAN YING ZUO. 6-2019 vlag: Panama, 6-2019 herdoopt JUDY II. 1-2020 vlag: Honduras. 3-2020 vlag: onbekend. 2-2021 vlag: Sao Tome & Principe (FALSE). 8-2023 verkocht aan Celia Armas Ltd., 8-2023 herdoopt OCTANS. 4-2024 vlag: Sao Tome & Principe. 14-8-2024 in beheer bij Celia Armas Ltd., Hong Kong en Huming Owe Co. Ltd., Hong Kong. 12-2024 vlag: onbekend. 5-2026 verkocht aan slopers te Alang, India.

ORIENTAL DRAGON, IMO 9085091, General Cargo Ship, 1.504 GT, 2.742 DWT. 7-10-1993 opgeleverd als KATSU MARU No. 7 door Yamanaka Zosen K.K., Namikata (552) aan Katsumaru Kaiun K.K., Namikata vlag: Japan. 499 GT, 1.579 DWT. 7-2011 herdoopt GS NIKE. 9-2016 herdoopt NEW SAILING 3, 4-2021 herdoopt JING YANG. 11-2021 herdoopt ORIENTAL DRAGON. 10-2023 vlag: Tanzania (5IM952). 26-3-2024 verkocht aan Boss Link Corp., Tanzania, in beheer bij Best Solution Int. Ltd. 2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 18-5-2026 aangekomen op de ankerplaats van Chittagong, 22-5-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

RANTANPLAN, IMO 9307023, zie ook BIGLI, Container Ship, 66.462 GT, 66.940 DWT, 29-6-2006 opgeleverd als OOCL DUBAI aan Southern Route Maritime S.A., Hong Kong, China. 6-2010 herdoopt CANADA EXPRESS. 5-2013 herdoopt OOCL DUBAI. 4-9-2021 verkocht aan OCM Guadiana LLC, 9-2021 vlag: Liberia (5LCH2), in beheer bij Sea Lead Shipping Pte. Ltd. en Draco Buren Shipping Pte. Ltd., 9-2021 herdoopt RANTANPLAN. 7-6-2024 verkocht aan Xiang H71 International Ship, vlag: Liberia, in beheer bij Sea Lead Shipping Pte. Ltd., Singapore en Draco Buren Shipping Pte. Ltd., Singapore. 18-8-2025 in beheer bij Draco Buren Shipping Pte. Ltd. 5-2026 verkocht voor sloop. 5-2026 vlag: Guyana (8RZB26).

SANWA FONTAINE, IMO 8204121, Refrigerated Cargo Ship, 3.251 GT, 3.917 DWT, 7-9-1982 opgeleverd door Kochi Jukogyo, Kochi (1540) als SANWA FONTAINE aan Sanwa Shoun K.K., Japan. 5-5-2025 verkocht aan Dongwon Industries Co. Ltd., Zuid-Korea (D7JZ). 5-2026 verkocht voor sloop (450 USD/TO).

SINT CHRISTOPHE I, MMSI 1227938000, FUZM. 16-11-2016 de SAINT CHRISTOPHE 1 zonk in een haven in Devon als gevolg van "taalproblemen", zo blijkt uit een rapport. Het schip zocht in maart beschutting in Dart Harbour, maar begon enkele uren later te zinken. Toen de SAINT CHRISTOPHE 1 en de SAGITAIRE de haven binnenvoeren, probeerde een van de havenmeesters de aanlegplaats uit te leggen met behulp van handgebaren. De communicatie werd echter niet begrepen. Het rapport van de Marine Accident Investigation Branch (MAIB) stelt dat het havenpersoneel de schipper niet kon vertellen dat oord en de aanbevelingen opgevolgd. Volgens het rapport stonden de meeste waterdichte deuren open en had het schip geen van de lokale havenkaarten aan boord. Noch de havenmeester, noch zijn plaatsvervanger wisten dat er een lijst bestond met mensen die als tolk konden optreden indien nodig. Dart Harbour and Navigation Authority heeft een aantal wijzigingen doorgevoerd. Na 10 jaar in Brixham te hebben gestaan, werd de voormalige SAINT CHRISTOPHE I, die inmiddels was omgedoopt tot ACCUMULATE, in mei 2026 definitief gesloopt.

SRAKANE, IMO 8509703, General Cargo Ship, 4.839 GT, 5.896 DWT, 11-11-1986 opgeleverd door 3 Maj, Rijeka (639) als SRAKANE aan Yugo-Arab Shipping Co., Cyprus. 4.837 BRT, 5.896 DWT. 1992 verkocht aan Kvarner Shipping Co. Ltd., Cyprus. 2010 verkocht aan Fractal Shipping Co. Ltd., St. Vincent and the Grenadines, 2010 herdoopt ANE. 18-3-2016 verkocht aan Vintage Trading Sro, Panama (3EPE7) herdoopt SRAKANE. 17-11-2016 in beheer bij Scapha Doo. 10-1-2019 in beheer bij Oceans Wide Ltd., San Gwann, Malta. 5-2026 gesloopt te Santos.

SUNNY PALM, IMO 9128300, Container Ship, 3.996 GT, 5.848 DWT, 30-7-1996 opgeleverd als SUNNY PALM. 2007 verkocht aan Korea Marine Transport Co. Ltd., Zuid-Korea (DSEK8). 30-6-2014 in beheer bij KMTC Ship Management Co. Ltd. 7-2020 in beheer bij Hana Shipping Co. Ltd., Busan. 5-2026 verkocht voor sloop.

TIMON, IMO 9415844, zie ook BIGLI, Container Ship, 75.604 GT, 85.622 DWT, 12-2009 opgeleverd als UASC YANBU. 12-2009 herdoopt Rdo CONCERT. 1-2012 herdoopt RDO CONCERT. 12-2021 herdoopt TIMON. 2-2026 herdoopt TIME. 3-2026 vlag: Guyana (FALSE). 13-5-2026 verkocht aan Winter Park Trading, 5-2026 vlag: Comoros (D6A4448), in beheer bij Green Ocean Ship Management, 5-2026 herdoopt TIMON. 5-2026 verkocht voor sloop.

TROGIR, IMO 9222572, Bulk Carrier, 25.600 GT, 44.314 DWT, 2001 opgeleverd als ARENA. 2007 verkocht aan Trogir Maritime Inc., Kroatië (9A7311), 15-2-2007 in beheer bij Jadroplov International

Mar., 2-2007 herdoopt TROGIR. Op 9 december 2025 raakte de TROGIR, onderweg van Iskenderun naar Djibouti met 22 bemanningsleden en een lading ijzererts aan boord, in de Golf van Aden in de problemen door water dat via de achterstevan naar binnen stroomde en de machinekamer gedeeltelijk onder water zette. Dat resulteerde in een volledige stroomuitval en verlies van voortstuwing. Na een verzoek om assistentie begon de bergingssleepboot GIANT (IMO: 9255907), die sinds juli in Djibouti gestationeerd is, mede als reactie op Houthis-aanvallen op de scheepvaart in de afgelopen twee jaar, aan haar eerste bergingsoperatie sinds haar aankomst in de regio. De sleepboot nam de bulkcarrier op sleeptouw en trok deze uit het risicogebied. De TROGIR bereikte Djibouti Roads en werd op 12 december ten anker gelegd op positie 11.41 NB en 043.09 OL, waar een bergingsploeg uit Athene aan boord van het schip ging. De bemanning aan boord was veilig en in goede gezondheid. 2026 verkocht voor sloop. 22-5-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Timsen, 17-12-2025).

VALARIS DPS-1, IMO 8771162, Oil Rig, 31.198 GT, 19.715 DWT. 2012 opgeleverd als ATWOOD CONDOR door Jurong Shipyard Pte. Ltd. aan Atwood Oceanics Management, Houston TX, vlag: Marshall Islands. 2017 verkocht aan Ensco PLC / Ensco Intercontinental GmbH, 2017 herdoopt ENSCO DPS-1. 7-2019 over aan Valaris PLC, herdoopt VALARIS DPS-1. 5-2026 verkocht voor sloop (as is Indonesia).

VALARIS MS-1, IMO 8770314, boorplatform (V7TZ7), 31.835 GT, 19.715 DWT, 29-10-2008 eerste staal gesneden, 01-4-2009 kiel gelegd, 20-2-2010 te water, 26-4-2011 opgeleverd als ATWOOD OSPREY door Jurong Shipyard Pte. Ltd. (11-1093) aan Atwood Oceanics Management, Houston TX.

Boorplatform op drift

Op de avond van 12 maart 2015 brak het boorplatform ATWOOD OSPREY een aantal van zijn twaalf meertrossen, ongeveer 180 km ten noordwesten van Dampier, tijdens hevig weer veroorzaakt door de cycloon Olwyn. De bemanning werd geëvacueerd en het platform werd geballast volgens de standaardprocedures voor demobilisatie voorafgaand aan een cycloon. Het platform was ter plaatse om de Iago 1B-put af te ronden, maar was losgekoppeld als onderdeel van de demobilisatie.

De gevolgen van het incident met het afdrijvende boorplatform van Chevron hebben zich verspreid naar het "Pluto"-platform van Woodside Petroleum, dat daardoor de productie heeft stilgelegd. Deze maatregel was preventief en tijdelijk, totdat het afdrijvende semi-submersibele boorplatform ATWOOD OSPREY op afstand van de infrastructuur werd vastgezet. Het platform was ongeveer drie zeemijlen afgedreven en sleepte daarbij zijn meertrossen en ankers mee. Onderwaterinspecties van de pijpleidingen van de "Pluto" werden uitgevoerd en de productie zou worden hervat zodra het platform op afstand van de "Pluto"-infrastructuur was geplaatst. Chevron en Atwood Oceanics, de eigenaar van de Osprey, beoordeelden de omvang van de schade aan het platform en de infrastructuur van Wheatstone. De ATWOOD OSPREY werd gestabiliseerd met behulp van een ondersteuningsschip. Hoewel de schade aan het platform minimaal leek, werd verwacht dat de reparaties tot 30 dagen zouden duren.

Chevron en Atwood stuurden werkboden naar de ATWOOD OSPREY en werkten samen met Woodside om het boorplatform naar een veilige locatie te verplaatsen. (Timsen, 16-3-2015).

2017 verkocht aan Ensco PLC / Ensco Intercontinental GmbH, herdoopt ENSCO MS-1. 7-2019 verkocht aan Alpha Osprey Company, Liberia (D5P17), in beheer bij Valaris PLC, herdoopt VALARIS MS-1. 15-5-2026 verkocht voor sloop.

VEGA, IMO 9174828 (NB-335), Passenger/Ro-Ro Cargo Ship, 17.816 GT, 5.464 DWT, 11-11-1997 kiel gelegd, 15-12-1998 opgeleverd door Hijos de J. Barreras S.A. (1570) als ARATERE. 17-10-2003 verkocht aan KiwiRail Ltd., New Zealand (ZMII). 15-3-2011 in beheer bij Interislander (Division of KiwiRail Ltd.). 21-6-2024 bij vertrek uit Picton, Nieuw Zeeland op reis naar Wellington uit het roer en aan de grond gelopen. De acht passagiers en 39 bemanningsleden liepen geen gevaar, de volgende avond is het schip vlot gebracht. Dat zou zijn veroorzaakt doordat de stuurautomaat een halfuur te vroeg was geactiveerd, waardoor het schip een mijl te vroeg naar een nieuwe koers draaide. Hoewel de bemanning de fout bemerkte, kon niet op tijd worden ingegrepen om stranding te voorkomen. 10-10-2025 verkocht voor sloop naar India. 10-2025 vlag: St. Kitts & Nevis (V4CV7), 10-2025 herdoopt VEGA. 2-12-2025 ten anker voor de kust van Nelson in positie 41.10 NB en 173.17 OL. 11-12-2025 nog ten anker bij Nelson. 22-12-2025 verhaald op Nelson Anchorage. 31-5-2026 te Wellington. 6-6-2026 van Wellington naar Alang, 1-7-2026 ETA te Bhavnagar.

De VEGA, de voormalige Interislander-veerboot ARATERE, is nog steeds niet in Port Nelson aangekomen voor water en voorraden, nadat de boeking vorige week werd geannuleerd. Het schip ligt al bijna vier maanden voor anker in Tasman Bay met ongeveer 20 bemanningsleden uit India aan boord. Het schip is nu weer op de scheepvaartplanning verschenen om volgende week Port Nelson binnen te varen, hoewel dit nog kan veranderen. Maritime NZ had gepland dat een inspecteur aan boord van de 'Vega' zou gaan voordat de boeking werd geannuleerd. Sindsdien is er geen informatie meer verschenen over plannen om het schip naar Nelson te brengen. Havenbewegingen en boekingen werden geregeld tussen de scheepsagent, Inchcape Shipping Services, en de haven. De Nieuw-Zeelandse arbeidswetgeving en loonnormen waren niet van toepassing, omdat het schip onder de vlag van een ander land vaart, namelijk Saint Kitts en Nevis. De Maritime Union of NZ had haar bezorgdheid geuit over het feit dat de bemanning minder betaald kreeg dan de normen van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO). Maritime NZ heeft regelmatig overleg gevoerd met de 'Vega', de exploitant en de vlagstaat over de naleving van internationale eisen. De kapitein en de agent hadden eerder al garanties gegeven over welzijnskwesties, waaronder de betaling. De verstreekte informatie bevestigde wat ze eerder in maart van de bemanning hadden gehoord.

tijdens een bezoek aan het schip. KiwiRail had de veerboot in augustus 2025 uit de vaart genomen en in oktober aangekondigd dat deze was verkocht aan een koper, Jahaj Solutions (FZE), die het schip naar een scheepssloopwerf in India zou brengen. Sindsdien zijn de Interislander-logo's overgeschilderd en ligt het schip sinds begin december voor anker in Tasman Bay. Problemen met de papieren voor de invoer in India waren de reden dat het schip Nieuw-Zeeland nog niet had verlaten. De Environmental Protection Authority (EPA) meldde in februari dat de aanvraag voor de export van het schip compleet was. (Timsen, 1-4-2026).

KiwiRail beboet na stranding van veerboot

KiwiRail is veroordeeld tot een boete van \$ 375.000 nadat de 'Aratere', inmiddels omgedoopt tot VEGA, op de avond van 21 juni 2024 in de haven van Picton aan de grond liep met 47 mensen aan boord. Het schip was onderweg naar Titoki Bay, waar het kort na vertrek uit Picton om 21.45 uur een vrachtaart tussen Picton en Wellington uitvoerde met 39 bemanningsleden en acht passagiers aan boord. Het incident volgde op aanpassingen aan een cruciaal veiligheidssysteem van de ARATERE. In juni 2025 klaagde Maritime NZ KiwiRail aan voor overtredingen van de Arboret 2015. In augustus 2025 maakte de veerboot zijn laatste overtocht over de Cook Strait, na 26 jaar deel uit te hebben gemaakt van de Interislander-vloot. Het schip werd buiten gebruik gesteld om de herontwikkeling van de haven van Picton mogelijk te maken, ter voorbereiding op de komst van twee nieuwe veerboten over de Cook Strait in 2029. Een onderzoek van Maritime NZ bracht tekortkomingen aan het licht in de verandermanagementprocessen en organisatorische controles van het vrachtvervoerbedrijf, waaronder training en inwerkprocedures, documentatie, controle van cruciale stuurfuncties en het beheer van de brugcapaciteit. Er was een duidelijk gebrek aan kennis over de werking van de nieuw geïnstalleerde stuurconsole, ook in noodsituaties. KiwiRail werd op 5 mei 2026 veroordeeld door de districtsrechtbank van Wellington, nadat het bedrijf eerder schuldig had gepleit aan overtredingen van artikel 48 en 36 van de Health and Safety at Work Act 2015. De rechter legde KiwiRail een boete van \$ 375.000 en \$ 25.000 aan proceskosten op. (Timsen, 5-5-2026).

Ferry kreeg toestemming om naar de branding te varen.

De VEGA heeft toestemming gekregen om naar India te varen voor sloop, zes maanden nadat het schip door KiwiRail was verkocht. De voormalige ARATERE ligt sinds december 2025 voor anker in Tasman Bay, in afwachting van toestemming om India binnen te varen waar het zal worden ontmanteld. Het bedrijf dat eigenaar is van de VEGA, Jahaj Solutions FZE, heeft de afgelopen twee maanden geregeld dat ongeveer tien bemanningsleden naar huis konden terugkeren, terwijl de rest tevreden aan boord bleef. Onderzoekers van Maritime NZ spraken in april met alle bemanningsleden toen het schip in Port Nelson lag en hadden geen zorgen over hun contracten of welzijn. De VEGA voer onder de vlag van Basseterre, Saint Kitts en Nevis in het Caribisch gebied, wat betekent dat de Nieuw-Zeelandse wetgeving inzake lonen en arbeid niet van toepassing was op de bemanning aan boord. De Environmental Protection Authority (EPA) bevestigde dat het schip, waarvoor een vergunning nodig was om Nieuw-Zeeland te verlaten omdat het als gevaarlijk afval werd beschouwd, een exportvergunning heeft gekregen. De EPA had onlangs informatie ontvangen van een autoriteit in India waaruit bleek dat de exportvergunning kon worden afgerond. De vergunning gold voor het hele schip en was geldig tot mei 2027. Jahaj Solutions FZE bevestigde dat het schip eind deze maand naar India zou vertrekken. Volgens het schema van CentrePort zou de VEGA op 28 mei in Wellington aankomen en op 31 mei weer vertrekken. (Timsen, 27-5-2026).

WANTONG SUMMER, IMO 9117313 (NB-338), Bulk Carrier, 26.330 GT, 45.950 DWT, 10-5-1996 opgeleverd als CAPE AGULHAS. 12-2001 herdoopt FORCE RANGER. 2-11-2010 de kapitein van de FORCE RANGER kreeg een boete van € 5.150 omdat hij zich niet had aangemeld voor de havenstaatcontrole, waardoor de aandacht van de waterpolitie op het schip werd getrokken. Hoewel de controle zonder problemen verliep, werd de kapitein aangeklaagd voor zijn nalatigheid. Omdat het vrachtschip in augustus 2009 al een dergelijke controle had ondergaan, moest hij zich opnieuw aanmelden. Tijdens de havenstaatcontrole zelf waren er geen klachten. 2015 verkocht aan Etona Marine S.A., Panama, 10-2015 herdoopt PARASKEVI. 6-2018 herdoopt LE RUBY. 22-10-2019 verkocht aan Just Power Holdings Ltd., Panama (H9UD), 11-2019 herdoopt WANTONG SUMMER. 14-3-2026 (e) 15-5-2026 op Chittagong Anchorage, 21-5-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

XIONG HAI, IMO 8801515, Oil Products Tanker, 2.798 GT, 4.738 DWT, 10-1987 opgeleverd door Iwagi Zosen, Iwagi (118) als SATSUKI MARU aan Toho Kaiun, Onoda Marine & K.K. Ueno Unyu Shokai, Japan. 2.461 BRT, 4.738 DWT. 1998 verkocht aan Gea-Foxtrot Pte. Ltd., Singapore, herdoopt SYNERGY. 1998 meting: 2.798 GT, 4.738 DWT. 8-3-2018 verkocht aan Rui He (HK) Marine Co. Ltd., Belize. 3-2023 vlag: Mongolië (JVDE8), 3-2023 herdoopt XIONG HAI. 24-4-2026 verkocht aan Wantong International Group, Mongolië. 25-4-2026 aangekomen op de ankerplaats bij Gadani, 7-5-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

YAMAL IRBIS, IMO 8502092, General Cargo Ship, 6.418 GT, 7.049 DWT, 9-1993 opgeleverd als MIKHAIL PANFILOV door Malta Shipbuilding Co. Ltd., Marsa (172) (delen gebouwd bij Malta DD, Cospicua onder bouwnummer 172) aan Baltic Shipping Co., St. Petersburg-Rusland. 1998 verkocht aan Macer Shipping Co. Ltd., Limassol, Cyprus, herdoopt VOLONGA. 2002 herdoopt SEA ENTERPRISE. 2005 als SEA ENTERPRISER verkocht aan Sea Enterprise Shipping Ltd., Londen-U.K. 21-11-2014 verkocht aan Yamal Irbis Ltd., Rusland (UBNM4), in beheer bij Sevnor Management LLC, Moskou, 11-2014 herdoopt YAMAL IRBIS. 22-5-2026 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

YOGI, IMO 9307009, zie ook BIGLI, Container Ship, 66.462 GT, 66.940 DWT, 29-3-2006 opgeleverd als OOCL KAOHSIUNG, in beheer bij Orient Overseas Container Line. 3-6-2021 verkocht aan OCM Daugava LLC, Liberia (D5ZZ2), in beheer bij Sea Lead Shipping Pte. Ltd. en Draco Buren Shipping Pte. Ltd., 6-2021 herdoopt YOGI. 7-6-2024 verkocht aan Haojiang International Ship, Liberia (D5ZZ2), in beheer bij Draco Buren Shipping Pte. Ltd. 26-11-2025 verkocht aan onbekende koper/manager, vlag: Liberia. 25-5-2026 verkocht voor sloop.



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Van der Takstraat 218
3071LM Rotterdam



Hoewel vaak wordt gezegd dat de CLIFFORD J. ROGERS het eerste schip was dat ooit is ontworpen en gebouwd om gecontaineriseerde vracht te verwerken, is dat waarschijnlijk niet waar. M.s. KOORINGA van Associated Steamships, Melbourne, was mogelijk het eerste schip dat speciaal was ontworpen om containers te vervoeren. Brian J. Cudahy zegt in "Box boats: how container ships changed the world", dat de CLIFFORD J. ROGERS zou wel eens het eerste schip ter wereld kunnen zijn dat is uitgerust met benedendekse cellen voor het vervoeren van containers." In 1950 bouwde de United Steamship Company of Copenhagen twee kustschepen om lading in containers te vervoeren die rechtstreeks van het schip naar het wegtransport konden worden verplaatst.

m.s. CLIFFORD J. ROGERS, IMO 5076054, 168 containers

10-1955 opgeleverd door Canadian Vickers Ltd., Montreal (265) als CLIFFORD J. ROGERS aan British Yukon Ocean Services Ltd., Vancouver, B.C., Canada.

2.983 BRT, 4.005 DWT. 102,24 x 14,33 x 7,47 x . meter.

Pallet & Container Carrier, ON 198983, 168 containers, G 216.800 Cft., B 201.450 Cft. 11, 75 kn.

2 x 4 tew, vertraagd naar 1 schroef, British Mirrlees.



1955 ingezet tussen Vancouver, B.C. en The Yukon Territory. Canada, stukgoed op de heenreis en pallets met zinkconcentraat en containers met asbesterts met de terugreis.

1959: 2.100 EPK, 2 x V12 cyl, 4 tew, vertraagd naar 1 schroef, Mirrlees, Bickerton & Day NE-59.

1966 verkocht aan Marine Commerce. Ltd., Londen-U.K. (GTMA), in beheer bij Marine Chartering Co. Inc., San Francisco.

1969 verkocht aan Lampsis Navigation Ltd., Monrovia-Liberia (5LLX), in beheer bij Polaris Marine Agency Inc., New York (E. Andriopoulos), herdoopt LAMPSIS

1972 in beheer bij Ionian Sea Agency Inc., New York, herdoopt DROSIA.

2.983 BRT, 1.899 NRT, 4.538 DWT.

11-12-1973 tijdens een reis van Salt River, Jamaica naar New York, geladen met suiker, op 90 mijl oost van Cape Hatteras brak een luik, in tweeën gebroken en gezonken in positie 35.26 NB. en 74.34 WL., 8 opvarenden kwamen daarbij om het leven. (The White Pass Container Route News, maart 1969. Foto: Dedge/Shippotting, Tauranga).

In 1965 werd de CLIFFORD J. ROGERS vervangen door het containertankschip FRANK H. BROWN en in 1967 werd m.s. KLONDIKE, een zusterschip van de FRANK H. BROWN, toegevoegd. Met de komst van de KLONDIKE is CLIFFORD J. ROGERS verkocht aan Marine Chartering uit San Francisco, die haar voornamelijk tussen New Orleans en Midden-Amerikaanse havens inzette. Ze verkochten het schip twee jaar later aan Jardines, maar charterden het al snel terug.

1958, Malcolm MacLean was de eerste die containers ter grootte van vrachtwagenwagens gebruikte, hij verbouwde twee tankers in 1958 om een deklading vrachtwagencontainers te vervoeren, die van Amerikaanse Golfhavens naar Atlantische havens voeren.



t.e.t. IDEAL X. 58 containers. MC #1844, 30-10-1944 kiel gelegd, 30-12-1944 te water gelaten door Mrs. Frank L. Frizzell, 20-1-1945 opgeleverd door Marinship Corp., Sausalito, California (68) als POTRERO HILLS aan U.S. War Shipping Administration, San Francisco-U.S.A. (ANJR). 10.441 BRT, 6.249 NRT, 16.408 DWT. 159,57 x 20,78 x 9,190 meter. Tanker, type T2-SE-A1, ON 247155. 7.240 APK, Turbine-elektrisch, Elliot Co., Jeanette, Pennsylvania.

1948 verkocht aan Nautilus Shipping Corp., New York-U.S.A. (ANJR), herdoopt CAPTAIN JOHN D. P.

1951 verkocht aan Philadelphia Marine Corp., New York-U.S.A., herdoopt POTRERO HILLS.

1954 verkocht aan Mar Trade Corp., New York-U.S.A. 11-5-1954 opgelegd te Baltimore.

1955 verkocht aan Pan-Atlantic Steamship Corp., Wilmington, Delaware-U.S.A., (Malcom McLean) herdoopt IDEAL X. (Foto: onbekend, tekening: Wikipedia).

Ook de WHITTIER HILLS is verbuwd en kwam als ALMENA in de vaart Pan-Atlantic Steamship Corp.



1955 containerdek geplaatst voor het transport van 58 containers van 35 voet (10,67 meter). Op 26 april 1956 vertrok het schip vanuit Port Newark, New Jersey met 58 containers aan boord op weg naar Houston, Texas. De vijfdaagse reis verliep zonder incidenten toen de IDEAL X zich een weg baande langs de oostkust en in de Golf van Mexico. Toen de containers in Houston werden uitgeladen, stonden er al vijf containers te wachten om terug naar het noorden te worden gebracht. Dit succes bracht McLean ertoe zijn

bedrijf uit te breiden en leidde ertoe dat anderen, vooral havens, investeerden in grotere kranen en verbeterde infrastructuur. Al snel volgden gestandaardiseerde maten voor containers, samen met handelsroutes over alle oceanen van de wereld.

1959 verkocht aan Oceanic Petroleum Carriers, Inc., Wilmington, Del., vlag: U.S.A. (KDZP), in beheer bij Marine Carriers Corp., New York, herdoopt ELEMIR.

1959 het containerdek verwijderd. 10.572 BRT, 6.409 NRT, 16.408 DWT.

8-2-1964 tijdens een reis van Sasebo naar Portland, geladen met erts, in slecht weer in de problemen gekomen door schade aan de ladingtanks, terug gekeerd naar Kobe, CTL verklaard, verkocht voor sloop aan Matsukura Maritime Co., 20-10-1964 aanvang sloop te Hirao, gesloopt in 1964.



1964, KOORINGA, IMO 6409715, 10.000 ton containerlading, 283 TEU

1964 opgeleverd door N.S.W. Government Engineering, Newcastle, NSW (72) als KOORINGA aan Associated Steamships Pty. Ltd., Melbourne-Australië (VLKM).

5.976 BRT, 6.694 DWT.

1976 verkocht aan Hull Investments Ltd., Singapore.

1976 verkocht aan Hong Kong Islands Shipping Co. Ltd., Australië, vlag: Panama, herdoopt ISLAND CONTAINER.

1989 verkocht aan Destreza Shipping Corp S.A., Panama, herdoopt FAIR UNION.

1989 verkocht aan Quintero Shipping Corp S.A., Panama (3EBS), in beheer bij Fairweather S.S. Co. Ltd., Hong Kong, herdoopt UNITED WAY. (5.725 BRT, 3.131 NRT, 6.858 DWT. 344 TEU).

3-11-1992 gearriveerd te Nantong, China om gesloopt te worden.

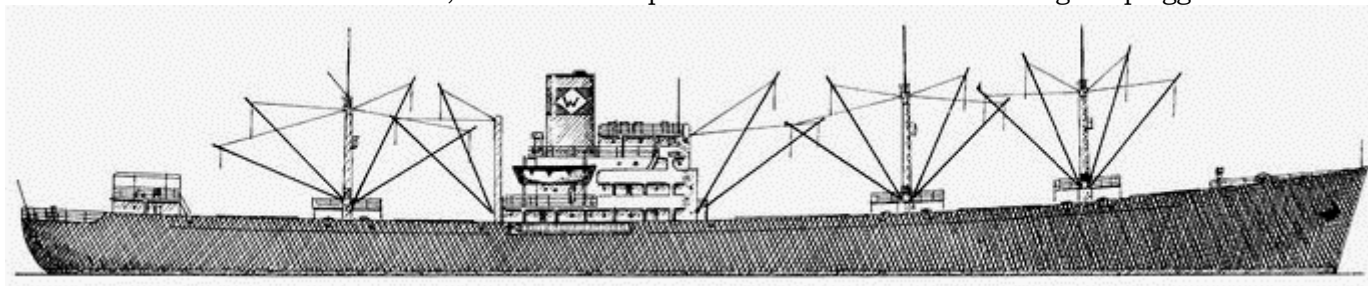
De nieuwe Australische rederij Associated Steamships, net ontstaan uit een fusie tussen twee reders (The Adelaide S.S. Co. Ltd. en McIlwraith McEacharn Ltd.), bouwde als eerste daad het eerste schip ter wereld dat van begin af aan puur als containerschip was bedoeld. Toch rekenden ze nog niet in aantal containers, maar in aantal tonnen. (Foto: Gordy/Shipspotting).

1966, Gearriveerd te Rotterdam: 't eerste, echte containerschip

(Van een onzer verslaggevers) Op de splinternieuwe, zeer brede kade van Quick Dispatch aan de Prinses Beatrixhaven leek het vanmorgen of er een tijdperk was afgesloten en een nieuw begonnen; het einde van de traditionele vrachtschepen, havenkranen en havenwerkers en de opmars van de volledige containerschepen, die hun inhoud van grote laadkisten met hulp van eigen brugkranen simpelweg op de wachtende opleggers plaatsen

Het motorvrachtschip FAIRLAND van de Amerikaanse rederij Sea Land arriveerde vanmorgen als eerste volledige containerschip in de Rotterdamse haven. Hiermee heeft Sea Land tevens een begin gemaakt met een regelmatige, wekelijkse dienst op Rotterdam met containerschepen.

De FAIRLAND had 125 containers van 35 voet aan boord, geladen, met stukgoed met bestemming Nederland en o.a. Duitsland en België. Twee met dieselmotoren uitgeruste rijdende brugkranen aan boord tilden de containers uit de ruimen, rechtstreeks op de door Netam N.V. vervaardigde opleggers.





Bij Quick Dispatch realiseert men zich terdege dat er nog tal van moeilijkheden en kinderziekten zijn te overwinnen, voordat deze hele containeraffaire, waarmee de USA ons een beetje overvallen heeft; gesmeerd en soepel draait. "Elke week leren we weer een beetje meer," zo werd ons gezegd en verzekerd van de zijde van de boekingsagenten van Sea Land, Furness Scheepvaart en Agentuur Mij. N.V.

Volgende week wordt het containerschip RAPHAEL SEMMES van de Sea Land Service in Rotterdam verwacht. Dit schip heeft o.m. containerlading in met bestemming het Amerikaanse leger in West-Duitsland. (HVV, 3-5-1966. Foto's: Ary Groeneveld, Rotterdam Stadsarchief, 3-5-1966. Het lossen van Sealand-containers op trucks bij Quick Dispatch aan de Beatrixhaven. Het afgebeelde containerschip FAIRLAND van de Sea-Land Service Inc. is het eerste voor containervervoer ingerichte schip met een capaciteit van 226 containers). (s.s. FAIRLAND van Waterman S.S. (drawings.usmaritimecommission)).

ROTTERDAMS WATER

Als eerste volledige containerschip arriveerde – dinsdag, zoals reeds in een deel van onze edities werd bericht, in – Rotterdam het ms. FAIRLAND van de Amerikaanse rederij Sea Land Service. Met eigen brugkranen werden de 35-voets containers uit het schip rechtstreeks op de opleggers geplaatst.'

Sea-Land, de nieuwe naam van McLeans rederij Pan-Atlantic Steamship, zorgde op 3 mei 1966 voor de eerste aankomst van een containerschip in de Rotterdamse haven.

Foto's: Het lossen van Sealand-containers op trucks bij Quick Dispatch aan de Beatrixhaven. Het afgebeelde containerschip FAIRLAND van de Sea-Land Service Inc. is het eerste voor containervervoer ingerichte schip met een capaciteit van 226 containers.

Datering: 3-5-1966, vervaardiger: Hans Keijzer, collectie: Ary Groeneveld, stadsarchief.rotterdam (S.A.R.).





1966, FAIRLAND, IMO 5111660, 226 containers

9-1942 opgeleverd door Gulf SB. Corp., Chickasaw, Ala. (3) als FAIRLAND aan Waterman Steamship Corp., Mobile U.S.A.

6.165 BRT. 136,945 x 19,24 meter. Vrachtschip, type: C2-S-E1 (tekening), Official Number 242073.

2 waterpijpketels, v.o. 833,5 m², 35 atm. Babcock & Wilcox Co. 6.600 APK, 4.924 kW, 2 S Turbine, General Electric Co.

1956 verkocht aan Pan-Atlantic Steamship Corp., Tacoma, Wash., thuishaven: Wilmington, Delaware, vlag: U.S.A.

1957 verkocht aan Coastal Ship Corp., Wilmington, Delaware, vlag: U.S.A. [Pan-Atlantic Steamship Corp.).

1957 verbouwd tot containerschip en verbreed bij Mobile Ship Repair Inc., Chickasaw, Ala.

12-1957 opgeleverd na verbouwing. 9.014 BRT, 5.980 NRT, 7.991 DWT. 137,20 (135,39) x 21,98 x 12,25 x 7.633 meter. 5 ruimen, 2 kranen van 24,5 ton SWL.

1961 in beheer bij Sea-Land Service Inc.

3-5-1966 de eerste aankomst van een containerschip (FAIRLAND) bij Quick Dispatch in de Rotterdamse Prinses Beatrixhaven.

1969 verkocht aan Donmac Corporation, Wilmington, Delaware-U.S.A., in beheer bij Sea-Land Services, Inc. 1970 verkocht aan R.J. Reynolds Industries, Inc., Wilmington, Delaware-U.S.A., in beheer bij Sea-Land Services, Inc.

27-12-1974 te Hong Kong en opgelegd. 1975 verkocht voor sloop aan Leung Yau Shipbreaking Co. Ltd., Hong Kong, 12-1975 aanvang sloop. (Foto FAIRLAND: Walter E. Frost, 14-4-1951, Vancouver).

Naast de FAIRLAND liet Pan-Atlantic Steamship Corp. (Sea-Land) in 1957 nog vijf van het type C2-S-E1 verbouwen tot containerschip; GATEWAY CITY, AZALEA CITY, BIENVILLE, RAPHAEL SEMMES en AFOUNDRIA.



t.s. PONCE in de Prinses Beatrixhaven met container brugkraan en een containerschip vol containers aan de Eemnesweg. (Fototechnische Dienst Rotterdam, Stadsarchief Gemeente Rotterdam).

PONCE, 5-1944 opgeleverd door North Carolina SB. Co., Wilmington, N.C. (118) als SANTA LEONOR aan Grace Line, Inc., Wilmington, N.C.

Vrachtschip, type C2-S-AJ1, MC #1373. ON 245544. 8.258 BRT

1959-1960 verlengd, verbreed en verbouwd containerschip bij Maryland SB. & DD. Co., Baltimore, 10.410 BRT. 2-1960 in de vaart.

1964 verkocht aan Sea-Land Service, Inc., Wilmington, Del., herdoopt LAND. 1965 herdoopt PONCE.

1973 verkocht aan Litton Industries Leasing Corp., Wilmington, Del. (Sea-Land Service Inc.).

1975 verkocht aan Reynolds Leasing Corp., Wilmington, Del. (Sea-Land Service Inc.).

30-10-1978 verkocht aan Lee Sing Co. te Hong Kong om gesloopt te worden, 12-1978 aanvang sloop, gesloopt in 1978.



LOS ANGELES, IMO 5212426, 2-4-1941 kiel gelegd, 2-8-1941 te water, 21-11-1941 opgeleverd door Sun SB. & DD. Co., Chester, Pa. (217) als ESSO ALBANY aan Standard Oil Co. of New Jersey, Wilmington, Del. Tanker, AO35, ON 241153. 10.097 BRT. 15,5 kn.

9-1-1942 in dienst gesteld bij U.S. Navy als USS HOUSATONIC (AO-35), Chicopee Class Fleet Oiler, commandant: LCDR. Almerian R. Boileau, USN. 11-3-1946 te San Francisco, CA. uit dienst gesteld, 28-3-1946 geschrapt uit het register. 22-10-1946 overgedragen aan U.S. Maritime Commission.

15-10-1947 terug naar Standard Oil of New Jersey, herdoopt ESSO BETHLEHEM.

1950 verkocht aan Esso Shipping Co., Wilmington, Del.

15-6-1962 verkocht aan Sea-Land Service, Inc., Wilmington, Del., herdoopt LOS ANGELES.

1962 verbouwd tot containerschip, nieuwe midbody geplaatst, 16.395 BRT

29-3-1963 verkocht aan Beauregard Inc., Wilmington, Del. (Sea-Land Service Inc.).

13-11-1964 verkocht aan Litton Industries Leasing Corp., Wilmington, Del. (Sea-Land Service Inc.).

28-2-1975 verkocht aan Reynolds Leasing Corp. (Sea-Land Service Inc.).

23-3-1978 voor- en achterschip verkocht aan Mitsubishi Heavy Industries Ltd. om gesloopt te worden, aan de in 1962 gebouwde midbody een nieuw voor- en achterschip gebouwd bij Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Kobe (6452). 17.376 BRT, 11.971 NRT, 15.417 DWT. 201,84 (190,51) x 23,86 x 14,36 x 8,281 meter. 18,5 kn. 17.400 EPK, 12.799 kW, 6 cyl, 4 tew, 900 x 1550, Sulzer, Mitsubishi Heavy Industries Ltd. In de vaart als SEA-LAND PIONEER, IMO 7714337. 18-2-2020 als MSC PIONEER op de sloop.

Matson

Matson Line volgde dit voorbeeld en liet zes C3's ombouwen, waarvan de HAWAIIAN MERCHANT de eerste was die de dienst op Hawaï opende. Na de eerste fase met alleen containers aan dek werd de HAWAIIAN CITIZEN van Matson in 1960 omgebouwd als volledig containerschip. In tegenstelling tot de schepen van McLean hadden deze zelf geen kranen. Bestaande walkranen voldeden niet, waarop Matson bij Pacific Coast Engineering Company (Paceco) een nieuw ontwerp containerkraan met A-frame bestelde die in 1959 in gebruik werd genomen op de Encinal Terminal in Alameda.

HAPAG

In 1970 vond de fusie plaats tussen de twee grootste Duitse rederijen, de Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) (Hamburg-America Line), opgericht in 1847 te Hamburg, en de Norddeutscher Lloyd (NDL), opgericht in 1857 te Bremen fuseerden tot Hapag-Lloyd A.G.

TUI A.G. nam een flink deel van de aandelen van Hapag-Lloyd over en in 2002 was het een volledige dochteronderneming in 2002.

Op 21 augustus 2005 stemde TUI A.G. in met de overname van het Canadese CP Ships voor een bedrag van € 1,7 miljard (2 miljard dollar (US\$)) in cash. De vloot bestond toen uit 139 schepen en 17 schepen in

bestelling. Daarna kwam het op de vierde plaats na grootste containerrederij ter wereld met een capaciteit van ongeveer 400.000 TEU. Over 2004 behaalden beide partijen een totale omzet van ongeveer US\$ 7,0 miljard.

In december 2012 raakten Hapag-Lloyd en Hamburg-Süd (Dr. Oetker groep) opnieuw in gesprek over een eventuele fusie, dat liep op niets uit waarna A.P. Møller (Maersk) 28 april 2017 bekend kon maken dat Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft K.G. van de Oetker Group kon overnemen voor EUR 3,7 miljard.

In april 2014 nam Hapag-Lloyd de Chileense containerrederij Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) over.

CSAV kreeg 30% van de aandelen in de nieuwe rederij. De gezamenlijke vloot bestond uit 200 schepen met een totale capaciteit van één miljoen TEU.

In mei 2017 fuseerde Hapag-Lloyd met United Arab Shipping Company (UASC), kreeg 72% van de aandelen en UASC de resterende 28% van Hapag-Lloyd.

UASC had net een groot investeringsprogramma achter de rug en heeft de vloot vernieuwd met zes schepen met elk een capaciteit van 18.800 TEU. In november 2016 keurde de Europese Commissie de fusie goed onder bepaalde voorwaarden, en was op 24 mei 2017 effectief

Vorig jaar (juli 2021) kwam de overname rond van het Nederlandse scheepvaartbedrijf NileDutch. Bij NileDutch, gespecialiseerd op het vervoer in containers op West Afrika, werkten circa 320 personen die allemaal naar Hapag-Lloyd over gingen. NileDutch onderhield zeven lijndiensten, had een capaciteit van 35.000 TEU en beschikte over 80.000 containers.

ScanDutch

In 1971 richtten drie Scandinavische rederijen Scanservice-group op, Det Østasiatiske Kompagni (EAC) te Kopenhagen, Svenska Ostasiatiska Kompaniet te Gothenborg en Wilh. Wilhelmsen te Oslo.

Opgezet om een Containerdienst op het Verre Oosten aan te bieden met 15-daagse vertrekken vanuit de basishaven van Gothenborg. Ze bestelden vier gelijkwaardige grote en zeer snelle containerschepen SELANDIA (49.890 BRT, 2512 TEU) en JUTLANDIA (EAC), NIHON (SOK) (50.805 BRT, 2622 TEU) en TOYAMA (Wilhelmsen) 52,196 BRT, 2422 TEU). Kort daarna voegde de Nederlandse rederij Nedlloyd zich bij twee schepen genaamd NEDLLOYD DELFT en NEDLLOYD DEJIMA (foto) (58.613 BRT, 2952 TEU), waarna de groep werd omgedoopt tot ScanDutch.



In 1973 sloot de Franse rederij Messageries Maritime zich aan bij ScanDutch en bracht hun schip KORRIGAN (57.304 BRT, 2960 TEU) in de pool, en in 1977 sloot de Maleisische rederij Malaysian International Shipping Corporation (MISC) zich aan.

ScanDutch opereerde als één rederij met gezamenlijke marketing en prijzen, beheerd vanuit één kantoor in Kopenhagen. Dit werkte goed, maar de onderneming was gedoemd te mislukken toen de gezamenlijke eigenaren begonnen te beseffen dat ze hun eigen commerciële identiteit verloren in een handel van steeds groter belang, aldus Dynamar-analist Dirk Visser. Uiteindelijk eindigde ScanDutch in 1991.

ScanDutch opereerde als één rederij met gezamenlijke marketing en prijzen, beheerd vanuit één kantoor in Kopenhagen. Dit werkte goed, maar de onderneming was gedoemd te mislukken toen de gezamenlijke eigenaren begonnen te beseffen dat ze hun eigen commerciële identiteit verloren in een handel van steeds groter belang, aldus Dynamar-analist Dirk Visser. Uiteindelijk eindigde ScanDutch in 1991.



SEA-LAND MCLEAN serie,

In 1972 / 1973 werden door de Rotterdamsche Droogdok Mij voor Sea-Land Services drie SL-7's opgeleverd: de SEA-LAND EXCHANGE, SEA-LAND RESOURCE en SEA-LAND MCLEAN. Ze waren uitgerust met General Electric stoomturbines voor in totaal 120.000 pk. De dubbelschroefers staken met een dienstsnelheid van 33 knopen (ruim 61 km) de Atlantische Oceaan over in nog geen vier dagen. Zij verbruikten dan wel 'even' 625 ton per dag, toen 18.750 dollar. De ranke schepen van 288 meter vervoerden maximaal 1096 containers van 35 en 40 voet, zeg 2.000 TEU. Ze bestaan nog steeds en zijn van het USA Department of Transport. Met vijf in Duitsland gebouwde zusterschepen (SEA-LAND GALLOWAY (foto), SEA-LAND COMMERCE, SEA-LAND FINANCE, SEA-LAND MARKET en SEA-LAND TRADE) liggen ze in 'reduced operating status'. In vier dagen zijn ze bedrijfsklaar om uit te varen onder de sterrennamen ALGOL, DENEbola en CAPELLA. De laatste keer dat ze Rotterdam aanliepen was met de operatie Desert Storm ten tijde van de Golfoorlog in de jaren '90 -'91. Thans meer als 50 jaar oud blijven het onbetwist de snelste vrachtschepen ter wereld. (Cees de Keijzer, voorzitter van WSS Rotterdam Branch, 2025).

United States Lines

In 1917 namen de Verenigde Staten grote Duitse passagiersschepen in beslag, daarvoor ging de United States Shipping Board's Emergency Fleet Corporation (EFC) zorg dragen en bracht zo onder bij United States Mail Steamship Company. Op 27 augustus 1921 stopte dat en gingen ze over naar United States Lines onder beheer van Moore & McCormack, Roosevelt SS Co. en United American Lines.

In de twintiger jaren liep het allemaal wat minder en in maart 1929 is het bedrijf verkocht aan P.W. Chapman Company en gereorganiseerd als United States Lines Inc. van Delaware. Twee jaar later is het bedrijf overgenomen door de Roosevelt International Mercantile Marine Company, die eerder in het jaar ontstond uit de fusie van de Roosevelt Steamship Company en International Mercantile Marine Co. Daarmee is 1931 het jaar van de oprichting van United States Lines. Het bekendste schip uit de vloot is de UNITED STATES, 1952 in dienst en gebouwd met overheidssubsidie. Ze vestigde onmiddellijk trans-Atlantische snelheidsrecords en veroverde de Blauwe Wimpel op de QUEEN MARY. Vanwege de concurrentie van het vliegtuig in 1969 uit de vaart genomen.

Na de beëindiging van de passagiersdiensten bleef United States Lines varen met vracht- en containerschepen.

In afwachting van een wereldwijde stijging van de olieprijs, leende United States Lines zwaar om een nieuwe klasse van 12 brandstofefficiënte containerschepen te bouwen, bekend als de Jumbo Econships, die met meer dan 57.000 bruto ton de grootste vrachtschepen tot nu toe waren gebouwd.

Net toen de nieuwe schepen waren opgeleverd, daalden de internationale vrachttarieven en daalden de olieprijs in tot bijna historische dieptepunten.

De gigantische en trage Econships lieten de overcapaciteit van United States Lines achter, diep in de schulden en niet in staat om te concurreren met snellere schepen die opnieuw economisch levensvatbaar waren. Het bedrijf, dat onder druk stond onder de schuld die was opgebouwd door de uitbreiding van de vloot, vroeg op 24 november 1986 faillissement aan in een van de grootste faillissementen in de Amerikaanse geschiedenis op dat moment.

De meeste schepen werden verkocht om schuldeisers te betalen en in het reorganisatieplan dat op 5 juli 1988 werd ingediend, United States Lines werd formeel geliquideerd in 1992. Van die schepen kwamen er twee in charter varen bij Nedlloyd als NEDLLOYD HOLLAND en NEDLLOYD HUDSON.



AMERICAN NEBRASKA, later in de vaart als NEDLLOYD HUDSON, foto 7-1986

Seatrail Lines Inc.

Dan was er ook nog Seatrain Lines Inc. te New York die aan de weg timmerde met een aantal tot containerschip verbouwde schepen en gecharterde, grote en snelle schepen EUROLINER, IMO 7033795, EUROFREIGHTER, IMO 7105914, ASIALINER, IMO 7119733 en ASIAFREIGHTER, IMO 7205843, alle gebouwd bij Rheinstahl Nordseewerke, Emden. 30.909 BRT, 1886 TEU, 26 kn., 58.600 APK, 2 gasturbines.

In 1980 zijn de turbines vervangen door 31.812 EPK sterke Stork-Werkspoor motoren, de dienstsnelheid kwam uit op 20 kn. 2142 TEU.

Seatrain dateert van 1928 en sinds 1965 onderdeel van Transeastern Associates Inc. hetgeen behoorde tot Ocean Shipping & Trading Corp. te New York. In 1980 begon Seatrain met het afstoten van gecharterde schepen en verlaagde het de tarieven in de Noord-Atlantische dienst wat de verliezen nog groter maakte. In augustus 1980 verkocht Seatrain zijn trans-Atlantische activiteiten en concentreerde zich vervolgens op het herstructureren van zijn activiteiten in de Stille Oceaan onder de naam Seatrain Pacific Service (Seapac).

De schulden liepen daarna door en is het bedrijf verkocht aan Tung Chao Yung's C.Y. Tung Group, Seapac werd opgenomen in de Orient Overseas Container Line (OOCL) en Dart Container Line Co. Ltd. (1969-1981, van Compagnie Maritime Belge (CMB), Charles Hill, Bristol, en Clarke Traffic Services Ltd. te Canada).

MSC

In 1969 waren twee jongeren, de heer Gianluigi Aponte en de heer Dominique Denat, in dienst van Bernie Cornfeld (IOS) in Genève. Het verkopen van fondsen moet een beetje een gedoe zijn geweest. De heer Aponte herinnerde zich zijn maritieme wortels, hij werd geboren in Sorrento bij Napels en richtte in 1970 de Mediterranean Shipping Company S.A. op in Genève.

Het begon met de courtage van ladingen aan reders. Als logische ontwikkeling was de aankoop van een schip bedoeld en werd de "Korbach" verworven, die werd vernoemd naar de vrouw van Dominique Denat PATRICIA (eigenaar: Mediterranean Shipping Co., Genève) en gebruikt in de "lijndienst" tussen Italië en Somalië. De vader van meneer Aponte had er gewoond en in fruit gehandeld, en ze hadden er goede relaties. Een hotel daar, de "Croce del Sud", was ook eigendom van de familie.

Het bedrijf dat een rederij exploiteerde heette "Aponte Shipping Company" gevestigd in Monrovia, Broadway 31, Liberia.

Kort nadat de PATRICIA in de vaart was genomen, werd een tweede schip gekocht, dat logischerwijs de naam droeg van de vrouw van de heer Aponte, RAFAELA. Eigenlijk had het schip "Raffaella" moeten heten (d.w.z. met twee "f"), maar er was een transmissiefout in de registratie-informatie.

Verschillende vrienden uit Italië en Marseille, evenals HAPAG, hielpen de eerste twee schepen te financieren. Mevrouw Denat stelde ook een niet onaanzienlijk deel van haar geërfde fortuin ter beschikking.

In 1972 werd de "Pacific" van rederij Globus (een opvolger van de "First German Whaling Society") te koop aangeboden. De Globus, eigendom van het bedrijf Henkel, Düsseldorf, was in ontbinding. Het grootste deel van de vloot werd toen overgenomen door de SAF Marine.

De "Pacific" had 6.600 DWT, werd gebouwd in 1952. De rederij die het schip verkocht was Fortuna Co. Incorporated, Panama (eigendom van rederij Globus). De verkoopprijs was US \$ 263.000.

Omdat er inmiddels een verandering was opgetreden tussen de vennoten van de heer Aponte (de heer Denat had het bedrijf verlaten, de heren Philip Sills en Max Kalley waren met vers kapitaal toegetreden) werd het schip genoemd op naam van de vrouw van de heer Kalley ILSE.

Met de "Pacific" werd ook haar kapitein overgenomen, die toen als derde man in de rederij werkte, toen nog in Brussel aan de Avenue Defré 265. De andere mensen in die tijd waren de heer Aponte en zijn vrouw Raffaella.



m.s. RAFAELA, foto 15-4-1988, 1963 opgeleverd als TONTO aan A/S Bulk-Transport, Noorwegen. 12.773 BRT. 1964 herdoopt SUNRAY. 1979 verkocht aan P.H.Shipping Co. S.A., Panama, herdoopt GUNGNIR V. 1982 verkocht (Cia Nav Panaraf S.A., Panama (MSC), herdoopt RAFAELA. 1988 verkocht aan Incom Ltd., St. Vincent & the Grenadines. 31-12-1989 te Alang om gesloopt te worden.

Het bedrijf was aanvankelijk vrij bewerkelijk, maar werd vervolgens beter toen een Amerikaanse bank, "The First National Bank of Chicago", fondsen verstrekke om in 1973 een ander schip te kopen. Het was de ALEXA, vernoemd naar de dochter van het echtpaar Aponte.

Vanaf dat moment ging de groei van de rederij in een rechte lijn omhoog en is de vloot volgens het laatste nieuws de op een na grootste containerrederij ter wereld. Vanaf 1975 heeft de rederij haar hoofdkantoor in Genève.

Het bedrijf is sindsdien gegroeid tot een multinational die tot de grootste containertransportbedrijven van de wereld behoort. Het nam aangekochte vrachtschepen in de vaart, later vrachtschepen met containercapaciteit.

In 1987 is er een divisie opgericht die cruiselijnen exploiteert, MSC Crociere. MSC heeft haar hoofdkwartier in het Zwitserse Genève en de belangrijkste haven waar vanuit het bedrijf opereert is de haven van Antwerpen.

Het zou lange tijd draaien op aangekochte schepen totdat er niet genoeg schepen op de markt kwamen, daarop besloot MSC nieuwe schepen te bestellen.

In december 2021 bood MSC 5,7 miljard euro voor Bolloré Africa Logistics, een dochteronderneming van de Bolloré-groep. In april 2022 werd overeenstemming bereikt, en de transactie werd in december 2022 afgerond. Bolloré Africa Logistics Group blijft een zelfstandige bedrijf binnen de MSC Group.

In augustus 2024 tekende MSC contracten voor de bouw van 14 containerschepen plus vier opties. Alle schepen kunnen ook vloeibaar aardgas als brandstof gebruiken. Zes schepen zijn besteld bij de Chinese scheepswerf Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding (SWS). De zes hebben elk een capaciteit van 19.000 TEU en kosten zo'n US\$ 210 miljoen. Verder zijn acht kleinere schepen besteld bij Penglai Jinglu en MSC heeft nog een optie voor vier exemplaren. Deze hebben een capaciteit van 11.500 TEU en de kostprijs per schip is US\$ 140 miljoen. Alle bestelde schepen worden in 2027 en 2028 geleverd.

Per januari 2025 had MSC de meeste opdrachten uitstaan voor containerschepen. Het had per eind 2024 in totaal 136 schepen in bestelling met een totale capaciteit van 2,1 miljoen TEU. Nummer twee op de lijst was CMA CGM met 75 schepen en 1,1 miljoen TEU.

Op 21 februari 2025 meldde Zhoushan Changhong International Shipyard een bouwcontract voor acht containerschepen voor MSC. De schepen kunnen 22.000 TEU meenemen en zijn 366 meter lang en 61,3 meter breed. (Wiki e.a.).

Weer een welkomsteft in Rotterdam, maar dit keer zonder feestvarken. Het schip had op het laatst vertraging opgelopen door een storm. Geslaagd was iets later de ontvangst van de nog weer iets grotere MSC ZOE in Antwerpen, waar burgemeester Bart De Wever de feestelijkheden leidde. De MSC ZOE zou vier jaar later wel negatief in het nieuws komen toen het op zijn beurt in een zware storm in het Waddengebied zeker 345 containers verloor.

Onder MSC vallen ook decruisemaatschappijen MSC Cruises en Explora Journeys, Grandi Navi Veloci (GNV), veerdiensten op de Middellandse Zee die in 2010 overgenomen. MSC Group telt meer dan 200.000 medewerkers.

Hanjin Shipping Co. Ltd. uit Zuid-Korea, 16 mei 1977 opgericht, was ooit ook een flinke rederij met containerschepen en bulkers, is op 17 februari 2017 failliet verklaard.

De Top 15 van 1981

- 1 Sea-Land Service Inc., Verenigde Staten (1961), 30 schepen, 41.713 TEU, 5,3% marktaandeel.
- 2 Hapag-Lloyd A.G., Duitsland (1856 - 1970), 27 schepen, 40.491 TEU, 5,2% marktaandeel.
- 3 A.P. Møller (Maersk), Denemarken (1904), 25 schepen, 36.522 TEU, 4,7% marktaandeel.
- 4 Overseas Container Line (OCL), Verenigd Koninkrijk (1976), 18 schepen, 35.180 TEU, 4,5% aandeel.
- 5 Nippon Yusen Kaisha (NYK Line), Japan, 26 schepen (1871), 29.047 TEU, 3,7% marktaandeel.
- 6 OOCL, Hongkong (C.Y. Tung) (1946), 21 schepen, 27.742 TEU, 3,5% marktaandeel.
- 7 Cie. Generale Maritime & Finance (1976) CGM, Frankrijk (1854), 18 schepen, 22.713 TEU, 2,9% aandeel
- 8 Evergreen Marine Corp., Taiwan (1967), 15 schepen, 20.768 TEU, 2,7% marktaandeel.
- 9 American President Lines (APL), Verenigde Staten (1896), 14 schepen, 19.689 TEU, 2,5% marktaandeel.
- 10 United States Lines Inc. (1931), Verenigde Staten, 19 schepen, 19.346 TEU, 2,5% marktaandeel.
- 11 Mitsui O.S.K. Lines (MOL) (1884), Japan, 13 schepen, 18.614, 2,4% marktaandeel.
- 12 Neptun Orient Line (NOL), Singapore (1969), 9 schepen, 16.5392 TEU, 2,1% marktaandeel.
- 13 Nedlloyd, Nederland (1870 - 1970), 11 schepen, 15.927 TEU, 2% marktaandeel.
- 14 ZIM, Israël (1947) (Shoham Maritme Services Ltd.), 12 schepen, 14.982 TEU, 1,9% marktaandeel.
- 15 Kawasaki Kisen K.K. (K Line), Japan (1919), 13 schepen, 14.641 TEU, 1,9% marktaandeel. (Info: wikiwand.com).

A.P. Møller (Maersk) begon halverwege de jaren '70 begonnen met de containervaart, tilde begin jaren '80 de capaciteit wel voor het eerst boven de drieduizend containers. De LICA MÆRSK (2062 TEU, bouwjaar 1981, 1997 verkocht aan U.S. Navy) voer daarna niet meer zo lang als containerschip: het vaartuig werd eind jaren negentig verkocht aan de Amerikaanse marine en flink omgebouwd, en doet tot 2025 dienst als het logistieke marineschip USNS GYSGT FRED W. STOCKHAM.

American President Lines (APL) presenteerde eind jaren tachtig een serie schepen die, aldus de Amerikaanse krant Journal of Commerce, 'too fat bij far' waren om nog door het Panamakanaal te kunnen. Deze eerste 'post-Panamax'-schepen zouden volgens de krant een nieuw tijdperk in de scheepvaart beginnen. De presidentserie van APL, met onder meer ook de PRESIDENT KENNEDY, vond in 2013 zijn Waterloo op een Aziatisch sloopstrand.

De capaciteit van de grootste containerschepen aan het begin van de jaren '90 was ongeveer 4500 TEU, de snelheid van deze schepen lag tussen de 20 en 25 knopen. Deze schepen waren maximaal 32,3 meter breed en 291 meter lang. Dit is de maximale grootte voor schepen om door het Panamakanaal te kunnen varen. Maar een klein aantal schepen was groter dan deze afmetingen en had een grotere capaciteit. Dat grotere schepen rond deze periode in trek waren bij de rederijen is te zien aan de bestellijst van post-panamax schepen in 1995. In dat jaar voeren er wereldwijd 16 van deze schepen over de oceanen. Op dat zelfde moment waren er maar liefst 53 post-panamax schepen in bestelling, hetgeen een toename zou betekenen van 331,3% aan post-panamax schepen.

Gemiddeld had een containerschip een capaciteit van 1500 TEU in 1995. In de komende 15 jaar zou deze maximale capaciteit verdubbelen. In 2005 was het grootste containerschip de COLUMBO EXPRESS van Hapag-Lloyd met een capaciteit 8749 TEU en afmetingen ruim voorbij de Panama-max, waardoor zo'n groot schip op andere vaarroutes moet varen; in de hierop volgende paragraaf zal hier uitgebreid ingegaan worden.

De gemiddelde capaciteit is echter minder hard gestegen en lag op 2250 TEU. De snelheid van de schepen bleef ook gemiddeld op 25 knopen. De reden hiervan was dat de schepen groter werden en daardoor meer weerstand hebben. De enorme toename van de grootste schepen was nog niet op zijn retour, want in 2006 voer de REGINA MÆRSK van de rederij Maersk Line van de werf met een capaciteit van 15500 TEU.

P&O Nedlloyd

1 januari 1997 ontstaan uit fusie tussen P&O Containers Limited, Londen, Peninsular & Oriental Steam Navigation Company, Nedlloyd Lijnen B.V., Rotterdam en N.V. Koninklijke Nedlloyd.

Februari 1998 bekendmaking van de overname per 1 april 1998 van Blue Star Line Ltd. (Containers) (eigendom van Vestey Group) met 11 schepen en 4 gecharterde schepen. De koelschepen gingen naar Star Reefers.

Augustus 1998 overname van Ellerman Harrison Container Line Ltd.

1 januari 1999 overname van Tasman Express Line (Tasman Express Service).

6 juni 2000 bekendmaking overname van Amerikaanse Farrell Lines Inc., New York met 5 containerschepen. Mei 2001 Mitsui O.S.K. Lines neemt op 5 charterschepen een slotcharter.

Januari 2004 bekendmaking overname 50% Engels aandeel door houdstermaatschappij N.V. Koninklijke Nedlloyd en voortzetting als: N.V. Koninklijke P&O Nedlloyd. P&O neemt daarna 25% minderheidsbelang in nieuwe rederij. 16 april 2004 transactie afgerond en N.V. Koninklijke P&O Nedlloyd 100% eigenaar van P&O Nedlloyd. April 2004 herfinanciering schepen in Reederei Blue Star GmbH (100% dochtermaatschappij P&O Nedlloyd).

Begin 2005 meer dan 30 schepen in beheer bij Blue Star Ship Management B.V., Rotterdam.

10 mei 2005 bekendmaking overname door A.P. Møller-Mærsk. 11 augustus 2005 formele overgang naar A.P. Møller-Mærsk, blijft zelfstandige maatschappij tot februari 2006, dan integratie in Mærsk / Maersk Line. 13 september 2005 beursnotering beëindigd. Oktober 2005 omzetting Blue Star Ship Management B.V., Rotterdam als Nedlloyd Ship Management B.V., Rotterdam. (Info Bob van Raad).



De Nederlandse bijdrage aan de containerschepenwedloop, gebouwd voor de prijs van ongeveer twee Mondriaan-schilderijen. Honderden gasten verzamelden zich medio maart 2005 op de kade van Cruise Terminal Rotterdam om toe te kijken hoe Olympisch zwemkampioene Inge de Bruijn P&O NEDLLOYD

MONDRIAAN (IMO 9289922, 7500 TEU) doopte. Twee maanden later bleek dat het Mondriaan-eerbetoon op de scheepsboeg al snel overgeschilderd zou moeten gaan worden: Maersk, dat eerder al Sealand had opgepeuzeld, wilde ook P&O Nedlloyd overnemen. De voormalige 'Mondriaan' voer verder als MAERSK SANA en is sinds 2018 actief als MSC SANA. (Foto: P&O Nedlloyd),

Hapag-Lloyd

Voor de transactie met CSAV en de beursgang waren de belangrijkste aandeelhouders de stad Hamburg met 36,9% van de aandelen, Kühne Maritime (28,2%), TUI AG (22%) en Signal Iduna (5,3%). De onderneming was toen nog niet beursgenoteerd.

Beursgang

In juli 2015 begon Hapag-Lloyd met de voorbereidingen van een beursgang in het najaar. De verkoop van aandelen moest helpen de hoge schuld van € 3,45 miljard deels af te lossen. In november gaan zo'n 20% van de aandelen naar de beurs. TUI, met 14% van de aandelen, zal zeker het belang in Hapag-Lloyd verkopen. Vanaf 6 november 2015 zijn de aandelen beursgenoteerd. De belangstelling viel tegen en minder aandelen dan gepland werden geplaatst. Hapag-Lloyd plaatste 13,2 miljoen aandelen en ontving hiervoor zo'n US\$ 300 miljoen en TUI heeft bijna geen aandelen kunnen verkopen.

Per 31 december 2016 waren de belangrijkste aandeelhouders: CSAV met 31,4% van de aandelen, de stad Hamburg (20,6%), Kühne Maritime (20,2%), TUI AG (12,3%) en Free Float (15,5%). Na de transactie met UASC wijzigde de aandeelhoudersstructuur als volgt: CSAV met een aandelenbelang van 25,5%, de stad Hamburg (13,9%), Kühne Maritime (20,5%), Qatar Investment Office (14,5%), investment office van Saoedi-Arabië (10,2%) en Free Float (15,4%). Per 31 december 2021 was de Free Float nog maar 3,9%, CSAV en Kühne hadden allebei hun aandelenbelang verhoogd naar 30% terwijl de overige aandeelhouders hun belangen nagenoeg hadden gehandhaafd. (Wiki).



APL

American President Lines Ltd. ontstond in 1938 toen de Amerikaanse regering het management overnam van de in financiële moeilijkheden verkerende Dollar Steamship Co. en voortzette als APL. Neptune Orient Lines (NOL) nam in 1997 APL, incl. American Mail Line Ltd., over waarna het kantoor verhuisde naar Singapore. CMA CGM nam in 2016 NOL over, inclusief APL, over. Daarmee exploreerde CMA CGM een vloot van 153 containerschepen.

ONE

Ocean Network Express (ONE) is een containerrederij die in handen is van drie Japanse rederijen Nippon Yusen Kaisha Line (NYK), Mitsui O.S.K. Lines en K Line. ONE werd in 2017 geformeerd als een joint venture en de drie aandeelhouders brachten hun containeractiviteiten in. De vloot van ONE bestaat uit ongeveer 240 schepen met een totale capaciteit van ongeveer twee miljoen TEU.

Per 31 maart 2023 telde ONE 209 schepen met een totale capaciteit van 1,56 miljoen TEU en staat hiermee op de zesde plaats van containerrederijen wereldwijd gemeten naar aantal containerplaatsen. Per 31 maart 2023 had het nieuwbouworders uitstaan voor 45 schepen.

ONE maakt onderdeel uit van THE Alliance en de andere partners zijn de Duitse rederij Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine (Zuid-Korea) en Yang Ming Marine Transport Corporation uit Taiwan.

De drie aandeelhouders zijn K Line en Mitsui O.S.K. Lines die elk 31% van de aandelen ONE in handen hebben en NYK is de grootste aandeelhouder met een belang van 38%. (Wiki).



De MSC GÜLSÜN deed in 2019 de haven van Rotterdam aan.

Het eerste containerschip waarop de containers in 24 vakken in de breedte stonden (op de 'Lica Maersk' waren dat in de eighties 13 vakken geweest en later op de 'P&O Mondriaan' bijvoorbeeld 17). Er wordt daarom ook wel gesproken van de Megamax-24-generatie (MGX-24), al raakte die term nog niet echt ingeburgerd. In de zoektocht naar andere superlatieven om de nieuwste generatie containerreuzen te omschrijven, vielen her en der al termen als 'gigamaxen' en 'superjumbo's'. (Foto: Henk van der Heijden, 3-9-2019).

2019, MSC GÜLSÜN, IMO 9839430, 22384 TEU. 25-9-2017 contract, 24-12-2015 kiel gelegd, 9-3-2019 te water, 4-7-2019 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd., Kojima Shipyard (2248) als GÜLSÜN aan SEA 60 LEASING CO. LTD., Panama (3FTV6), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. S.A., Genève en Mediterranean Shipping Company S.r.l. 232.618 GT, 114.667 NT, 228.149 DWT. 399,90 (383,47) x 61,54 x 33,20 x 16,500 meter. 22384 TEU. 11G95ME-C, MAN Diesel & Turbo, Filiaal of MAN Diesel & Turbo SE, Duitsland.

Tien grootste rederijen in 2020

De vertraging van de productie- en exportorders wereldwijd heeft geleid tot een gematigde groei van de containerhandel in 2019. De Covid-19-pandemie heeft de wereldwijde vraag in 2020 verder vertraagd. Ship Technology noemt de tien grootste rederijen op basis van hun totale capaciteit van twintig voet equivalent (TEU) in 2019.

1. A.P. Møller-Mærsk, 4,1 M TEU
2. Mediterranean Shipping Company, 3,8 M TEU
3. COSCO Shipping Lines, 3,1 M TEU
4. CMA CGM Group, 2,7 M TEU
5. Hapag-Lloyd, 1,7 M TEU
6. Ocean Network Express, 1,5 M TEU
7. Evergreen Line, 1,2 M TEU
8. Orient Overseas Container Line, 733.580 TEU
9. HMM, 728.416 TEU
10. Yang Ming, 616.000 TEU

1. A.P. Møller-Mærsk gevestigd in Denemarken, is 's werelds grootste geïntegreerde rederij met een totale capaciteit van 4,1 M TEU. Zij exploiteert een vloot van 708 schepen, waaronder 307 eigen containerschepen en 401 gecharterde containerschepen vanaf december 2019.

De Deense onderneming is ook van plan om tegen 2021 in totaal 11 x 401 meter lange containerschepen met een totale capaciteit van 19.630 TEU aan haar vloot toe te voegen. De nieuwe schepen zullen de grootste containerschepen van de Maersk-vloot zijn. Twee 18.500 TEU Triple-E-schepen en zeven Baltische feeder schepen zullen ook aan de Maersk-vloot worden toegevoegd.

NIEUW VLAGGENSCHIP VAN DE MSC (13 april 2003)

Na Venetië werd in Genua het cruiseaanbod van de MSC, de nieuwe vloot van reder Gianluigi Aponte, gepresenteerd: de MSC LIRICA, 58.600 ton, nadert zijn voltooiing op de scheepswerf van Saint Nazaire en zal op 13 april 2003 worden ingehuldigd. Aan boord van de MONTEREY (IMO 5240904, ex FREE STATE MARINER, 2006 gesloopt als MONTE), het kleinste van de drie schepen in de MSC-passagiersvloot, presenteerden de managers van het bedrijf uit Napels het nieuwe schip; evenals het winterprogramma van cruises in het Caribisch gebied, Zuid-Amerika en de Middellandse Zee. MSC wordt beschouwd als het op

één na sterkste bedrijf op het gebied van speedboten SNAV; MSC begon pas twaalf jaar geleden in de cruisebranche en is de enige puur nationaal opererende onderneming in deze sector.

Het bedrijf staat bekend om zijn stijl, openheid en vriendelijkheid en wist in 2002 de omzet met 12 procent te verhogen. Met de lancering van MSC LIRICA en het zusterschip MSC OPERA kon MSC het aantal beschikbare bedden verdubbelen.

De twee beuken zijn ontworpen door bekende architecten van Studio De Jorio, eveneens uit Napels. Zoals op alle moderne cruiseschepen is er voldoende ruimte (1.200 vierkante meter), evenals een fitnessruimte. MSC LIRICA heeft 795 cabines en vervoert 2.200 passagiers.

De rederij exploiteert een moderne vloot met schepen uit de Gulsan-klasse, een nieuwe klasse van duurzame containerschepen, om de impact op het milieu tot een minimum te beperken. Het ontwerp van het schip biedt de laagste CO₂-voetafdruk met 7,49 gram CO₂-uitstoot om 1 ton lading te verplaatsen naar een nautische mijl.

China Ocean Shipping Company (COSCO) Shipping Lines – 3,1 M TEU

China Ocean Shipping Company (COSCO) Shipping Lines, een volledige dochteronderneming van de Chinese staatsreus COSCO Shipping Holding, exploiteert 507 containerschepen met een gecombineerde capaciteit van ongeveer 3,1 m TEU. De rederij exploiteert 401 internationale en binnenlandse scheepvaartroutes in 105 landen.

HMM

Op woensdag 3 juni 2020 arriveert omstreeks 14.00 uur HMM ALGECIRAS op zijn maidentrip in de Amaliahaven te Rotterdam om containers over te slaan bij RWG (Rotterdam World Gateway). Het is het nieuwste grootste containerschip ter wereld.



De HMM HANUL, foto 2-7-2020 bij RWG (Rotterdam World Gateway) in de Prinses Amaliahaven, MV2

Het schip kan net iets meer 20-voet-containers aan boord hebben dan zijn voorganger MSC GÜLSÜN: 23.964 TEU tegen 23.756 TEU. HMM ALGECIRAS heeft tijdens de reis 19.621 TEU aan boord en dat is ook een record.

Het Koreaans schip werd op 24 april opgeleverd door de scheepswerf Daewoo Shipping & Marine Engineering's Okpo. Het is 400 meter lang en 61 meter breed. Het schip is afkomstig uit Yantian en vertrekt op 6 juni om 05.00 uur naar Hamburg.

HMM is de nieuwe naam voor Hyundai Merchant Marine. De Zuid-Koreaanse scheepseigenaar is de negende containerrederij van de wereld. De rederij heeft nog elf van deze 24.000 TEU schepen in bestelling. (Port of Rotterdam, 25-5-2020).

Donderdag 13 augustus 2020 arriveerde HMM ROTTERDAM op zijn maidentrip in de Amaliahaven te Rotterdam om containers over te slaan bij Rotterdam World Gateway.

Het is het zusje van HMM ALGECIRAS - het nieuwste grootste containerschip ter wereld - dat daar 3 juni arriveerde. De HMM ROTTERDAM kan net iets meer 20-voet-containers aan boord hebben dan het vorige grootste containerschip ter wereld MSC GÜLSÜN: 23.964 TEU tegen 23.756 TEU. Het Koreaanse schip werd opgeleverd door de scheepswerf Daewoo Shipping & Marine Engineering's Okpo. Het is 400 meter lang en 61 meter breed. Het schip kwam uit Yantian en vertrok op zondag 16 augustus om 07.00 uur naar Hamburg. (Port of Rotterdam, 16-8-2020).



EMMA MÆRSK, foto: Jan van Oost, 26-6-2014, Maasmond

Toen eerder dit jaar (2023) een recordschip op de Westerschelde voer, verzuchtte een toeschouwer dat het helemaal niet groter oogde dan andere containerreuzen. En dat klopt. Al sinds de EMMA MÆRSK van zestien jaar geleden zijn containerschepen zo'n 400 meter lang, ze zijn sindsdien vooral in de breedte wat gegroeid, maar dat valt vanaf de kant natuurlijk niet zo op. Door kleine ontwerpaanpassingen worden de MGX-24'ers steeds net ietsje groter, waarbij de EVER ALOT (22-6-2022 opgeleverd) als eerste de grens van 24.000 teu heeft doorbroken, en voor spotters en andere liefhebbers is dat al interessant genoeg. Op een scheepswerf in China is nog maar net de MSC TESSA te water gelaten, die nu verder wordt afgebouwd en waarschijnlijk nog dit jaar (9-3-2023 opgeleverd) met 24.116 TEU de EVER ALOT van de troon gaat stoten.

Lijst van de grootse container-rederijen volgens Alphaliner in april 2026.

Rederij, hoofdkantoor, totaal aantal TEU, aantal schepen, marktaandeel, Alliantie, bijzonderheden

- 1 Mediterranean Shipping Company (MSC), Zwitserland, 7.318.632 TEU, 1000, 21.6%, incl. WEC Lines.
- 2 Maersk, Denemarken, 4.647.588 TEU, 735, 13.7%, Gemini, incl. P&O Nedlloyd, Safmarine, SeaLand and Hamburg Süd.
- 3 CMA CGM, Frankrijk, 4.273.202 TEU, 723, 12.6%, Ocean Alliance, incl. American President Lines (APL), Neptune Orient Lines (NOL), Australian National Line (ANL), Compagnie Marocaine de Navigation (Comanav), CNC Line, Delmas, Mercosul Line, en Containerships.
- 4 COSCO Shipping Lines (COSCO), China, 3.593.746 TEU, 554, 10.6%, Ocean Alliance, COSCO Shipping Lines (COSCO), China Shipping Container Lines (China Shipping Group), Orient Overseas Container Line (Orient Overseas (International) Limited), Shanghai Pan Asia Shipping, New Golden Sea Shipping en Coheung.
- 5 Hapag-Lloyd, Duitsland, 2.400.946 TEU, 291, 7.1%, Gemini, incl. CP Ships, Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), United Arab Shipping Company (UASC), Nile Dutch Investments B.V. (NileDutch) en Deutsche Afrika-Linien/John T. Essberger (DAL/JTE).
- 6 Ocean Network Express (ONE), Japan, 2.134.872 TEU, 272, 6.3%, Premier Alliance, incl. Nippon Yusen Kaisha (NYK Line), Mitsui O.S.K. Lines (MOL) en Kawasaki Kisen Kaisha (K Line),
- 7 Evergreen Marine Corporation, Taiwan, 1.973.231 TEU, 239, 5.8%, incl. Ocean Alliance, Italia Marittima en Uniglorry Marine.
- 8 HMM Co. Ltd., Zuid-Korea, 1.029.773 TEU, 97, 3.0%, Premier Alliance, incl. Advance Container Line (ACL), Pacific Direct Line (PDL), en Mariana Express Lines Ltd. (MELL).
- 9 Yang Ming Marine Transport Corporation, Taiwan, 741.908 TEU, 98, 2.2%, Premier Alliance, incl. Consortium en X-Press Container Line.
- 10 Zim Integrated Shipping Services, Israël, 698,205 TEU, 115, 2.1%, incl. Islamic Republic of Iran Shipping Lines, HDS Lines, Valfajre Eight Shipping Company, en Khazar Shipping Company
- 11 Wan Hai Lines, Taiwan, 591,132 TEU, 120, 1.7%.
- 12 Pacific International Lines (PIL), Singapore, 442.216 TEU, 99, 1.3%, Note 8.
- 13 X-Press Feeders, Singapore, 192.780 TEU, 103, 0.6%, Note 9.
- 14 Shandong International Transportation Corporation (SITC), China, 87.472, 121, 0.6%.
- 15 Unifeeder, Denemarken, 165.289, 94, 0.5%.
- 16 Korea Marine Transport Corporation (KMTTC), Zuid-Korea, 155.914 TEU, 65, 0.5%.
- 17 IRISL Group, Iran, 142.180 TEU, 29, 0.4%, Note 10.
- 18 Global Feeder Shipping LLC, United Arab Emirates, 131.734 TEU, 53, 0.4%.
- 19 Sinokor Merchant Marine, Zuid-Korea, 120.081 TEU, 68, 0.4%.
- 20 TS Lines, Taiwan, 106.751 TEU, 40, 0.3%.
- 21 Regional Container Lines (RCL), Thailand, 101.908 TEU, 33, 0.3%.
- 22 Emirates Shipping Line, United Arab Emirates, 98.114 TEU, 22, 0.3%.
- 23 Ningbo Ocean Shipping Co., China, 89.801 TEU, 90, 0.3%.
- 24 Tangshan Port Hede Shipping, China, 85.867 TEU, 57, 0.3%.

- 25 Interasia Lines, Japan, 77.985 TEU, 27, 0.2%.
 26 Grimaldi Group, Italië, 77.276 TEU, 50, 0.2%. Incl. Atlantic Container Line (ACL), Minoan Lines en Finnlines.
 27 Antong Holdings (QASC), China, 73.446 TEU, 72, 0.2%.
 28 Sinotrans, China, 71.142 TEU, 44, 0.2%.
 29 SM Line, Zuid-Korea, 69.951 TEU, 15, 0.2%.
 30 Matson, United States, 69.227 TEU, 28, 0.2%.

Samenwerkende rederijen

Gemini: Hapag-Lloyd, CSAV, DAL / JTE, Maersk.

Ocean Alliance: CMA CGM, ANL, APL, Comanav, COSCO, OOCL, Evergreen, Italia Marittima.

Premier Alliance: HMM, Ocean Network Express, NYK MOL, K Line, Yang Ming.

Onafhankelijk: Arkas Line, IRISL Group, Matson, MSC, Pacific International Lines, Swire Shipping, UASC, Wan Hai, X-Press Feeders, ZIM.

Inactief: CP Ships, CSCL, Delmas, Hanjin Shipping, Hamburg Süd, NOL P&O Nedlloyd, Safmarine, Sea-Land, United States Lines e.v.a.

Grootste Schepen (cellulair): Bouwjaar, naam, lengte, TEU, GT, operator, vlag (info: Wiki)

- 2023 MSC Irina, 399,90 meter, 24.346 TEU, 233.328 GT, MSC. Zwitserland, Liberia
 2023 MSC Loreto, 399,90 meter, 24,346 TEU, 233.328 GT, MSC. Zwitserland, Liberia
 2023 MSC Michel Cappellini, 399,90 meter, 24.346 TEU, 233,328 GT, MSC. Zwitserland, Liberia
 2023 MSC Mariella, 399,90 meter, 24.346 TEU, 233.328 GT, MSC. Zwitserland, Liberia
 2023 MSC Micol, 399,90 meter, 24.346 TEU, 233.28 GT, MSC. Zwitserland, Liberia
 2023 MSC Turkiye, 399,90 meter, 24.346 TEU, 233.328 GT, MSC. Zwitserland, Liberia
 2026 CMA CGM Notre Dame, 399,90 meter, 24.212 TEU, 236,800 GT, CMA CGM, Frankrijk, Frankrijk
 2026 CMA CGM Pantheon, 399,90 meter, 24.212 TEU, 236,800 GT, CMA CGM, Frankrijk, Frankrijk*
 2023 OOCL Piraeus, 399,90 meter, 24.188 TEU, 235,341 GT, OOCL, Hongkong, Hongkong
 2023 OOCL Turkiye, 399,90 meter, 24.188 TEU, 235,341 GT, OOCL, Hongkong, Hongkong
 2023 OOCL Felixstowe, 399,90 meter, 24.188 TEU, 235.341 GT, OOCL, Hongkong, Hongkong
 2023 OOCL Zeebrugge, 399,90 meter, 24.188 TEU, 235.341 GT, OOCL, Hongkong, Hongkong
 2023 OOCL Gdynia, 399,90 meter, 24.188 TEU, 235.341 GT, OOCL, Hongkong, Hongkong
 2024 OOCL Valencia, 399,90 meter, 24.188 TEU, 235.341 GT, OOCL, Hongkong, Hongkong
 2024 OOCL Abu Dhabi, 399,90 meter, 24.188 TEU, 235.341 GT, OOCL, Hongkong, Hongkong
 2023 ONE Innovation, 399,90 meter, 24.136 TEU, 235.311 GT, ONE, Japan, Liberia
 2023 ONE Infinity, 399,95 meter, 24.136 TEU, 235.311 GT, ONE, Japan, Liberia
 2023 ONE Inspiration, 399,95 meter, 24.136 TEU, 235.311 GT, ONE, Japan, Liberia
 2023 ONE Ingenuity, 399,95 meter, 24.136 TEU, 235.311 GT, ONE, Japan, Liberia
 2023 ONE Intelligence, 399,95 meter, 24.136 TEU, 235.31 GT, ONE, Japan, Liberia
 2023 MSC Tessa, 399,90 meter, 24,116 TEU, 230,757 GT, MSC. Zwitserland, Liberia
 2023 MSC Celestino Maresca, 399,90 meter, 24.116 TEU, 230,757 GT, MSC. Zwitserland, Liberia
 2023 MSC Gemma, 399,90 meter, 24.116 TEU, 230.757 GT, MSC. Zwitserland, Liberia
 2023 MSC Mette, 399,90 meter, 24.116 TEU, 230.757 GT, MSC. Zwitserland, Liberia
 2023 MSC Claude Girardet, 399,90 meter, 24.116 TEU, 230.757 GT, MSC. Zwitserland, Liberia
 2023 MSC Nicola Mastro, 399,90 meter, 24.116, 230.757 GT, MSC. Zwitserland, Liberia
 * CMA CGM PANTHEON, IMO 1028047, 30-12-2025 te water, 9-2026 oplevering



MSC NICOLA MASTRO, IMO 9930064, foto: Henk de Winde, 18-3-2025, inkomend bij 't-Killetje, Breskens met bestemming Antwerpen.

Info: collectie van o.a. Scheepsfotoruilbeurs (©), Wikipedia e.v.a. Foto's zonder vermelding: Teun van der Zee.