



LONGPRIDE, foto: Jeroen Houtman, 8-6-2026, op weg van Waterhuizen naar Delfzijl

NIEUWSBRIEF 341

1 JULI 2026

ADRIAN, IMO 9123221 (NB-340), 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.

Adani Ports beweerde dat het schip al vóór de ramp last had van kantelen en lekkage

In een belangrijke doorbraak in het lopende onderzoek naar het zinken van de MSC ELSA 3 nabij Thottappally in Alappuzha, ongeveer 38 zeemijl voor de kust van Kochi, op 25 mei 2025, heeft de havenexploitant van Vizhinjam, Adani Ports, kritische verklaringen afgelegd over het schip. Het bedrijf beweerde dat het schip fundamenteel beschadigd was en al naar één kant overhelde toen het in de haven van Vizhinjam aankwam om zijn lading te laden. Gesteund door fotografisch bewijs verklaarde Adani Ports dat het schip bij aankomst een slagzij van meer dan drie graden naar stuurboord had. Bovendien brachten technische inspecties een ernstig structureel lek in de ballasttank van het schip aan het licht, wat de operationele stabiliteit direct in gevaar bracht.

Adani Ports erkende de ernstige veiligheidsrisico's en bevestigde dat ze drie formele 'protestbrieven' naar de rederij van het schip hadden gestuurd, waarin de gevaarlijke helling en de lekkende ballasttank expliciet werden beschreven. Door middel van deze schriftelijke waarschuwingen ontsloeg de havenautoriteit zichzelf wettelijk van elke aansprakelijkheid voor mogelijke ongelukken als gevolg van de structurele gebreken van het schip.

Adani Ports verduidelijkte dat het schip, ondanks de zichtbare stabiliteitsproblemen, beschikte over geldige, actuele inklaringdocumenten afgegeven door de Directie-Generaal Scheepvaart (DG Shipping). Bijgevolg ontbrak het de haven aan de wettelijke bevoegdheid om het schip met geweld vast te houden. De zeewaardigheid van een schip berust immers uiteindelijk op de kapitein en de rederij. De MSC ELSA 3

vertrok vanuit Vizhinjam na het laden van een lading van 643 containers. Het schip kwam echter niet ver of de structurele gebreken verergerden op volle zee, waardoor het zonk. (Timsen 9-6-2026).

Drie bemanningsleden mochten naar huis terugkeren

Het Hooggerechtshof van Kerala heeft op 9 juni drie bemanningsleden van de MSC ELSA 3 toestemming gegeven om onder bepaalde voorwaarden terug te keren naar hun thuisland. Het hof deed deze uitspraak naar aanleiding van een verzoekschrift van zeven bemanningsleden die de teruggave van hun paspoorten en toestemming om terug te keren naar hun thuisland eisten. De verzoekers beweerden dat ze al meer dan een jaar illegaal in India werden vastgehouden in verband met een onderzoek naar het zinken van het schip. Rechter Bechu Kurian Thomas gaf aan dat het hof geneigd was de drie bemanningsleden toe te staan India te verlaten, met de kanttekening dat er voorwaarden konden worden gesteld om ervoor te zorgen dat ze beschikbaar waren om mee te werken aan het onderzoek wanneer dat nodig was. Hij stond een elektrotechnisch officier, een matroos en een machinist toe India te verlaten. Ze moesten een eenvoudige borgtochtovereenkomst tekenen bij de rechter van de eerste klasse in Kochi/Thoppumpady; een bankgarantie van ₹1 lakh overleggen; hun permanente mobiele telefoonnummers en adres opgeven, samen met een verklaring dat ze online beschikbaar zouden zijn als getuigen wanneer dat nodig was. Het Hof weigerde echter de overgebleven verzoekers voorlopig naar hun thuisland te laten terugkeren: "Personen die in het rapport van het vooronderzoek worden genoemd, moeten meewerken (aan het onderzoek naar het zinken van de MSC ELSA 3). Ik kan u niet vrijlaten voordat uw verhoor is afgerond," legde het Hof uit, en merkte op dat de richtlijnen van de Internationale Maritieme Organisatie inzake de eerlijke behandeling van zeevarenden niet bindend zijn en dat de overgebleven verzoekers daarom niet het recht hebben om India onmiddellijk te verlaten. De zaak wordt op 15 juni verder behandeld. (Timsen 10-6-2026).

Het Hooggerechtshof van Kerala verzoekt de centrale overheid om een statusrapport over de genomen stappen om milieu- en navigatieproblemen aan te pakken

Het Hooggerechtshof van Kerala heeft de centrale overheid verzocht om een statusrapport over de genomen stappen om de milieu- en navigatieproblemen met betrekking tot de MSC ELSA 3 voor de kust van Kerala op te lossen op 25 mei 2025. Een rechterlijk college bestaande uit de rechters V. Raja Vijayaraghavan en KV. Jayakumar gaf op 16 juni de plaatsvervangend procureur-generaal opdracht om vóór 23 juni instructies in te winnen bij de directeur-generaal van de scheepvaart (DG Shipping) en het ministerie van milieu, bosbouw en klimaatverandering (MoEFCC) over deze kwestie. Het Hooggerechtshof behandelde een reeks rechtszaken van algemeen belang (PIL's) waarin compensatie werd geëist voor vissers en andere belanghebbenden die getroffen waren door het zinken van het schip.

Een uitgebreide en onafhankelijke milieueffectbeoordeling onder begeleiding en toezicht van het Ministerie van Milieu, Bosbouw en Klimaatverandering (MoEFCC) werd noodzakelijk geacht. De rechtbank droeg de directeur-generaal Scheepvaart op om details te verstrekken over hoe de voorgestelde beoordeling zou worden uitgevoerd, welke instellingen of instanties bevoegd werden geacht om de beoordeling uit te voeren, en binnen welk tijdsbestek deze zou worden afgerond.

Het Hooggerechtshof merkte op dat de scheepseigenaar en zijn P&I-verzekeraars nog steeds niet schriftelijk hebben gereageerd op herhaalde berichten van DG Shipping betreffende de verwijdering van het wrak. In plaats daarvan beriep de rederij zich op technische rapporten van particuliere adviseurs, waarin werd gesteld dat het wrak en de containers op de zeebodem geen gevaar voor de scheepvaart vormden en geen aanhoudende bedreiging voor het milieu vormden.

De DG Shipping stelde echter dat de beoordelingen en conclusies waarop de scheepseigenaar zich baseerde, niet als doorslaggevend konden worden beschouwd, aangezien deze waren opgesteld door particuliere entiteiten en consultants die door de eigenaar en diens verzekeraars waren ingeschakeld. In haar tegenverklaring wees de DG Shipping er verder op dat het wrak nog steeds risico's vormde voor de scheepvaartveiligheid, het mariene milieu en het levensonderhoud van de kustgemeenschappen. Het Hooggerechtshof droeg de DG Shipping vervolgens op te verduidelijken of er stappen waren ondernomen om een onafhankelijke instantie in te schakelen om de bevindingen in de rapporten met de rederij te verifiëren. In de tegenverklaring stond dat de oliewinningsoperaties van het gezonken schip op 24 september 2025 succesvol waren afgerond. Het Hooggerechtshof droeg de DG Shipping echter op om de details van de gehanteerde methodologie vast te leggen. (Timsen 17-6-2026).

Vier vastgehouden matrozen zouden kunnen worden vrijgelaten

Vier zeelieden die gered waren van de MSC ELSA 3 hoopten op vrijlating nadat het Hooggerechtshof van Kerala hen had opgedragen om borgtocht aan te vragen bij de rechtbank in Thoppumpady. Volgens een uitspraak van 15 juni zouden ze het land mogen verlaten als de rechtbank hen borgtocht verleent zonder reisbeperkingen. De verzoekers kregen in augustus 2025 van het Directoraat-Generaal Scheepvaart (DGS) het bevel om in Kerala te blijven. Drie van de zeven overgebleven bemanningsleden, die beweerden illegaal te worden vastgehouden, mochten onder speciale voorwaarden vertrekken omdat ze niet werden genoemd in het voorlopige onderzoeksrapport van het formele onderzoek onder de Wet op de Koopvaardij, noch werden ze beschuldigd in de strafzaak die was aangespannen door het kustpolitiebureau van Fort Kochi. Terwijl de vier zeelieden wachtten op een mogelijke uitspraak van de rechtbank in Thoppumpady, heeft het Hooggerechtshof van Kerala ook vragen gesteld over de vertraging bij het uitvoeren van een onafhankelijk onderzoek naar de milieueffecten op de lange termijn. Een rechterlijk college van het hof heeft op 17 juni de centrale overheid, het Ministerie van Milieu, Bosbouw en Klimaatverandering (MoEFCC) en de

Directeur-Generaal van de Zeevaart (DGS) verzocht om een tijdschema te presenteren voor wanneer een dergelijk rapport zal worden uitgevoerd en ingediend. Dit gebeurde nadat het college een reeks rechtszaken van algemeen belang (PIL's) had ontvangen met betrekking tot mariene vervuiling, navigatierisico's en de impact van de scheepsramp op kustgemeenschappen en vissers.

Van de 643 containers bevinden zich er nog 475 in het scheepswrak. 96 containers liggen nog op de zeebodem, terwijl 72 containers zijn aangespoeld aan de kusten van Kerala en Tamil Nadu.

Naast calciumcarbide, dat extreem gevaarlijk is, bevonden zich aan boord van het schip ook andere gevaarlijke voorwerpen, zoals plastic korrels, rubberchemicaliën, bamboestokken, spinmachines, stookolie, scheepsdiesel en smeerolie. De zaak wordt op 23 juni verder behandeld. De rechtbank buigt zich dan ook over het voorlopige rapport van DG Shipping, dat een breder beeld schetst van de problemen die tot de scheepsramp hebben geleid. (Timsen 18-6-2026).

Het Hooggerechtshof van Kerala heeft ernstige zorgen geuit

De rechters V. Raja Vijayaraghavan en K.V. Jayakumar van het Hooggerechtshof van Kerala stelden dat de scheepvaartautoriteiten en de eigenaren van de MSC ELSA 3 er niet in waren geslaagd betrouwbare garanties te geven over de toestand van de containers die op de zeebodem lagen. Het Hooggerechtshof behandelde een reeks openbare belangzaken waarin compensatie werd geëist voor vissers en andere belanghebbenden die getroffen waren door het zinken van het schip op 25 mei 2025.

De plaatsvervangend procureur-generaal P. Sreekumar deelde mee dat ambtenaren, waaronder die van het Ministerie van Milieu, Bosbouw en Klimaatverandering (MoEFCC), het directoraat-generaal Scheepvaart en andere betrokken centrale overheidsinstanties, van plan waren een vergadering te beleggen om de in de petities aangevoerde kwesties te bespreken. De plaatsvervangend procureur-generaal verklaarde verder dat een alomvattend en positief actieplan om de bedreigingen van het scheepswrak aan te pakken binnen twee weken aan het Hooggerechtshof zou worden voorgelegd. Het hof heeft de behandeling van de petities daarom verdaagd tot 14 juli.

Tijdens de hoorzitting merkte het Hooggerechtshof op dat 96 containers verspreid lagen binnen een straal van 2,4 kilometer rond het wrak, terwijl nog eens 475 containers zich in het schip bevonden. Het uitte zijn bezorgdheid over een container met calciumcarbide, die zich buiten het wrak bevond en slechts met spanbanden was vastgezet. Verwijzend naar rapporten die aangaven dat verschillende containers los zaten en dat er nog geen betrouwbare garanties waren gegeven over hun toestand, voegde het Hooggerechtshof eraan toe dat sterke moessongolven de containers mogelijk zouden kunnen losrukken en aan land zouden kunnen spoelen. Het herhaalde de noodzaak van een inspectie op de diepzee om de veiligheid van de containers op de zeebodem te garanderen en merkte op dat de verantwoordelijkheid voor een dergelijke inspectie uiteindelijk bij de centrale overheid lag. (Timsen 24-6-2026).

Drie bemanningsleden mochten terugkeren naar hun thuisland

Het Hooggerechtshof van Kerala heeft op 30 juni drie buitenlandse bemanningsleden van de MSC ELSA 3 toestemming gegeven om terug te keren naar hun thuisland, door een eerdere voorwaarde voor hun vertrek uit India te versoepelen. Rechter Bechu Kurian Thomas stond hen toe om elk 1 lakh roepies contant te storten in plaats van een bankgarantie van hetzelfde bedrag te overleggen, nadat het hof was geïnformeerd dat technische problemen hen hadden belemmerd om aan de eerdere eis te voldoen. De drie behoorden tot een groep van zeven buitenlanders die het Hooggerechtshof hadden benaderd om toestemming te vragen India te verlaten, nadat ze er meer dan een jaar hadden verbleven na het zinken van het schip voor de kust van Kerala.

Tijdens de hoorzitting deelde de advocaat van de verzoekers de rechtbank mee dat de drie bemanningsleden niet hadden kunnen terugkeren, ondanks een eerder bevel tot vertrek, omdat ze de vereiste bankgaranties niet konden regelen. De rechtbank willigde het verzoek in en merkte op dat de moeilijkheid om bankgaranties te verkrijgen een technisch probleem was dat een wijziging van de eerdere voorwaarde rechtvaardigde. (Timsen 1-7-2026).

ARKLOW DALE, IMO 1115773, General Cargo Ship, 6.650 GT, 2-11-2024 in aanbouw onder bouwnummer FERUS SMIT 479, 6-11-2026 geplande oplevering als ARKLOW DALE aan Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam.

ATLAS-B, IMO 9473975 (NB-265), in aanbouw als AN QUAN ZHOU 33, 15-4-2008 (BV) opgeleverd door Taizhou Hongda Shipbuilding Co. Ltd., Jiangsu Province, China (HG2006-1) als ATLAS-B aan Atlas-B Shipping N.V., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Atlas Grup Denizcilik ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul. 6-8-2008 thuishaven: Willemstad-N.A. (PJOQ). 2009 verkocht aan Boattrans Denizcilik ve Ticaret A.S., Istanbul-Turkije, 30-10-2009 onder Turkse vlag gebracht. 18-1-2016 (e) verkocht aan Atlas Enterprise Ltd., Malta (9HA4121), in beheer bij Atlas Grup Denizcilik ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, 1-2016 herdoopt ATLAS. 20-12-2019 (e) verkocht aan Yaf S Maritime Transport Co., Panama (3FBZ6), in beheer bij Oras Denizcilik ve Ticaret Ltd. Sti, Istanbul, 12-2019 herdoopt SUN S. 8-1-2020 te Aliğa problemen met de machine, 10-1-2020 vertrokken met de sleepboot YUMURTALIK naar Tuzla gesleept om te repareren, 12-1-2020 te Tuzla voor de reparatie. 10-5-2023 in beheer bij Milestone Gemi İşletmeciliği ve Acenteliği Tic. Ltd. Şti. 8-5-2024 in beheer bij Orca Ship Deniz İşletmeciliği Limited Şirketi, Isrtanbul. 28-12-2019 van Constanta naar Tuzla, 5-2026 vlag: Palau (T8A5561).

BALTIC LINK, IM 8300169 (NB-339), 1984 opgeleverd door Rauma-Repola Oy, Rauma, Finland (285) als BALTIC LINK aan Warburg Leasing Co. Ltd. & Robert Fleming Finance Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Ship-Link (U.K.) Ltd. (Rederi Ab Sea-Link). 12-1989 verkocht aan Scheepvaartonderneming m.s. "Baltic Link" B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Scheepvaart B.V. 1993 verbouwd bij H.D.W., Kiel. 2003 verkocht aan Trinity Bulk Carriers A/S, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Brax Shipholding Rederi AB, Gothenborg, herdoopt BALTIC. 22-9-2003 herdoopt SCAN BALTIC. 17-10-2005 (e) verkocht aan Scandinavian Shipping Invest AS Valletta-Malta, in beheer bij Seagull Shipping, Saida, Libanon, herdoopt PACIFIC. 2007 verkocht aan Starway Management Property Ltd., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Anship Co. Ltd., Moskou, 12-3-2007 (e) herdoopt SLAVYANIN. 2-2010 vlag: Cambodja. 9-2010 vlag: Tanzania. 2-2021 vlag: Rusland, roepsein UBKV7. 8-11-2023 tijdens een reis van Varna naar Kavkaz, Rusland, geladen met o.a. gas in spoorwegtanks, om 03:00 uur ten oosten van Kaap Shabla in aanvaring gekomen met m.s. NEW RAOUF (IMO 8342375, vrachtschip van New Raouf Shipping Ltd., Palau, bouwjaar 2000, 4.518 GT, reis: Ismail naar Abu Qir, Egypte), niemand raakte en er is geen olie gemorst, de SLAVYANIN raakte lek en drie ballasttanks liepen onder water, met een slagzij van twee graden keerde het op eigen kracht terug naar Varna, 4-12-2023 vertrokken naar Kavkas. De NEW RAOUF vervolgde de reis richting de Bosporus, 9-11-2023 op Istanbul Anchorage waar de Turkse autoriteiten het schip opvingen, 11-11-2023 de reis vervolgd naar Abu Qir.

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

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

Twee veerboten beschadigd bij aanval op Russische haven Kavkaz

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

Laatste spoorveerboot uitgeschakeld door droneaanval

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

Laatste spoorveerboot uitgeschakeld door droneaanval

De Oekraïense militaire inlichtingendienst meldde dat de SLAYVANIN, die werd gebruikt voor de bevoorrading van het tijdelijk bezette Krimgebied, door een droneaanval onklaar was gemaakt en in brand was gevlogen. Dit betekende het verlies van het laatste schip van dit type dat in de nacht van 5 op 6 april

in de Straat van Kerch voer. Speciale eenheden van de afdeling Actieve Operaties voerden de nachtelijke aanval uit. Het schip werd na de aanval "buiten bedrijf gesteld". De veerboot was eerder al in de nacht van 13 maart aangevallen. Destijds hadden de Oekraïense strijdkrachten ook een andere Russische spoorwegveerboot, de 'Avangard', getroffen, die vervolgens onklaar werd gemaakt. De 'SLAVYANIN' raakte onklaar en moest voor reparatie worden weggebracht.

Nu de SLAVYANIN buiten gebruik is, zou Rusland mogelijk meer gebruik kunnen maken van de Kerchbrug of bevoorradersroutes over land door bezet gebied. Deze alternatieven worden echter voortdurend bedreigd door Oekraïense aanvallen. Pogingen om de capaciteit van de veerboten te herstellen vereisen veilige omstandigheden en tijd, wat Oekraïne mogelijk nieuwe kansen biedt om de bevoorrading te verstoren.

De aanval op de 'Slavyanin' vond plaats tegelijk met andere Oekraïense operaties tegen Russische logistieke knooppunten en militaire locaties. Op 8 april bombardeerden Oekraïense drones oliedepots in Feodosia en Hvardiiske op de bezette Krim, waarbij branden ontstonden, en richtten ze zich op haveninfrastructuur in de Russische regio Krasnodar. Aanvullende aanvallen troffen een vliegveld in Adygea en locaties in het bezette Zaporizjzja, Luhansk, Donetsk en de Krim, waaronder magazijnen, raketssystemen en inlichtingenfaciliteiten.

De Straat van Kerch is een cruciale corridor voor de bevoorrading van Russische troepen in bezet gebied, met name gezien de aanhoudende druk op de landsgebonden bevoorraderslijnen. Spoorveerboten worden gebruikt om zware vracht, waaronder gepantserde voertuigen en bulkbrandstof, tussen het Russische vasteland en de Krim te vervoeren. Oekraïense drones hebben op 6 april ook het Russische fregat 'Admiral Essen' van de Zwarte Zeevloot in de haven van Novorossiysk aangevallen, de tweede aanval op het schip binnen een maand. Analyse van beelden en satellietgegevens suggereerde dat de aanval de boeg van het schip, nabij het scheepskanon en het sonarsysteem, beschadigde, wat mogelijk de onderzeeboot-bestrijdingscapaciteiten aantastte, terwijl de Kalibr-raketlanceersystemen intact bleven. (Timsen, 21-6-2026),

Militaire veerboot opnieuw beschadigd door Oekraïne

Een Oekraïense droneaanval beschadigde de SLAVIANIN en doodde één persoon in de haven van Kavkaz in de zuidelijke Russische regio Krasnodar op 21 juni. De aanval beschadigde de SLAVYANIN aanzienlijk. Het was de laatste spoorveerboot die de Russische bezetters in de regio nog voor militaire doeleinden gebruikten om wagons, voertuigen en containers te vervoeren. (Timsen, 21-6-2026),

BIESBOSCH, IMO 9187069 (NB-329), sleephopperzuiger, 1.891 GT, 2.650 DWT, casco gebouwd door Scheepswerf Slob B.V., Papendrecht (405), 20-3-1999 opgeleverd door IHC Holland B.V., Beaver Dredgers, Sliedrecht (CO119) als MOUSTAKBAL aan Government of the Kingdom of Morocco (Direction des Ports Secondaires), Casablanca-Marokko (CNA3766), 1.975 GT, 567 NT, 2.650 DWT, 87,45 (78,50) x 16,71 x 4,35 x 3.700 meter. Hopper 1.542 m³, 11,5 kn. 3.244 EPK, 2.368 kW, 2 x V16 cyl, 4 tew, 170 x 190, Caterpillar 3615 TA, Caterpillar Inc., Peoria. 22-4-2004 verkocht aan Groupe Drapor World, Marokko. 24-8-2023 Groupe Drapor World, Casablanca. Marokko gestopt met werken: failliet verklaard. 9-5-2025 verkocht aan Filia Dredging Equipment B.V., Werkendam (PBFC), in beheer bij C.V. Filia Dredging, Werkendam, 10-2025 herdoopt BIESBOSCH. 29-6-2026 na een omvangrijke verbouwing bij Holland Shipyards door de sleepboot SCHELDESTROOM van Werkendam Zwijndrecht gebracht, 29-6-2026 vertrokken vanaf de Nobelkade te Zwijndrecht met bestemming Noordzee voor een proefvaart en naar Stellendam. 30-6-2026 vertrokken voor eerste te Liepaja, 3-7-2026 te Liepaja.



BREADBOX MARLIN, IMO 8518560 (NB-340), 10-2-1986 kiel gelegd, 6-1986 opgeleverd door Schiffswerft & Maschinenfabrik Cassens G.m.b.H., Emden (171) als NORBRIT WESER aan Briesse & 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 Schiffahrts G.m.b.H. & Co., Madeira-Portugal (MAR), in beheer bij Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., herdoopt INDUSTRIAL GRACE. 1998 herdoopt WESER. 2000 verkocht aan Bischoff Schiffahrts 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 Schiffahrts 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. (Foto: Teun van der Zee, 2-8-1989).

Vier Indiase zeelieden zijn van boord

Vier Indiase zeelieden, die bijna tien maanden vastzaten aan boord van de AZRA C voor de kust van Zeytinburnu bij Istanbul, zijn eindelijk teruggekeerd naar de wal. De Turkse autoriteiten grepen in om een einde te maken aan de langdurige beproeving, die in augustus 2025 begon toen het schip door technische problemen voor anker ging. Het lot van het schip werd onzeker nadat de Turkse autoriteiten op 17 januari vijf mensen arresteerden, onder wie de eigenaar, in het kader van een onderzoek naar de inbeslagname van tien ton cocaïne door Spanje aan boord van het vrachtschip UNITED S nabij de Canarische Eilanden. Met de eigenaren vastgehouden, werd de AZRA C verlaten en kon niet meer gebruikt worden. Vanwege de classificatie en de potentiële veiligheidsrisico's kon het schip niet naar een haven varen. Internationale maritieme regelgeving vereiste bovendien dat er te allen tijde een minimale bemanning aan boord was om op noodsituaties te kunnen reageren, waardoor vier bemanningsleden het schip niet konden verlaten. De zeelieden deden herhaaldelijk een beroep op de hulpdiensten via radioberichten en gaven aan dat ze na maanden op zee de hoop hadden opgegeven. (Timsen, 8-6-2026).

BRO GOTHIA, IMO 9260380 (NB-329), 12-10-2001 kiel gelegd als MEZIYET K voor Beşiktaş Likid Taşımacılık Denizcilik Ticaret A.Ş., Istanbul, 28-12-2002 te water gelaten, 31-3-2003 opgeleverd door Marmara Shipyard Dantek Danismanlik Taahhüt, Mühendislik, Teknik Hizmetler Ticaret ve San. A.Ş., Körfez (061) als MARISP aan Rederi AB Väderö tank, Oslo-Noorwegen (NIS), in beheer bij Väderö Ship Management Inc., Grebbestad, Zweden. Roepsein LAWU5. 2005 in commercieel beheer bij Broström AB. 8-5-2007 verkocht aan Broström AB en Erik Thun, 9-2007 verkocht aan Bro Go B.V., Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V. voor Broström Tankers AB, Gothenborg, 10-9-2007 te Rotterdam overgedragen, 19-9-2007 (GL) herdoopt BRO GOTHIA. 24-10-2012 verkocht aan Thun Tankers B.V., Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V. voor Erik Thun AB, Lidköping, 13-12-2012 herdoopt THUN GOTHIA. 25-11-2016 te Liverpool. 30-11-2016 vanaf Liverpool gearriveerd bij scheepswerf Damen in de Eemhaven op steiger 2, Dok B. 12-2016 verkocht Thun Alice B.V., Panama, roepsein 3ENX7, in beheer bij Erik Thun AB (Thunship Management Holland), Gothenborg en VT Shipping International Inc., Rotterdam, gaat te Panama varen voor KVT, samenwerkingsverband van V.T. met Kamca Trading. 19-12-2016 verhaald bij van Dok B naar steiger 7, 22-12-2016 herdoopt KOLLUM. 23-12-2016 van de Eemhaven via de 2e Petroleumhaven, Pernis vertrokken naar Colón, Panama, 10-1-2017 ETA te Colón. 7-1-2017 ten anker bij Christobal. 6-11-2018 afgemeerd bij Panama Ports Company Balboa Container Terminal te Panama City vielen van het containerschip van het containerschip CHARLOTTE MÆRSK drie containers, twee vielen op het voorschip van langszij liggen bunkertanker KOLLUM, de bunkertanker zou enige schade moeten oplopen maar niemand raakte gewond, de derde container viel in het water. 12-2023 verkocht aan VT Kollum B.V., Panama (3ENX7), in beheer bij VT Shipping International Inc., Panama City. 21-10-2024 te Panama City op het Panamakanaal, tijdens het bunkeren van een schip, trad er een lekkage op en lekte er olie in het Panamakanaal. De Kanaalautoriteit gaf aan dat het incident bij Pier 18 werd bijgewoond door specialisten, die de protocollen toepasten om de situatie onder controle te krijgen en de acties van het bedrijf dat verantwoordelijk was voor de opruiming te vergemakkelijken. 9-4-2025 verkocht aan Steward Oil S.A., Panama (3E8748), 4-2025 herdoopt HARBOR DOLPHIN. 18-5-2026 verkocht aan Century Maritime Ltd.-BVI, Panama, in beheer bij Bunker Vessel Management S.A., Panama City, 5-2026 herdoopt PERLAS TRADER.





DE MAJESTEIT verkocht

De iconische raderstoomboot DE MAJESTEIT is verkocht. Het lijkt er ook op dat het iconische Rotterdamse schip voor de stad blijft behouden. De eigenaren, het echtpaar Key, maken op korte termijn bekend wie er mee gaan varen.

De online veiling via Troostwijk Auctions is voortijdig gestopt, iemand bracht een onderhands bod uit. Dat betekent dat een partij zich rechtstreeks bij de huidige eigenaren heeft gemeld met een bod dat de verkopers niet willen afslaan. Daarom is de online-veiling alsnog gestopt.

Wie de koper is, dat houdt het echtpaar Key nog geheim. "We hopen binnen een week of twee bekend te kunnen maken wie de nieuwe eigenaar is", zegt Christine Key. "We willen eerst alles netjes afronden." (Info: Rijnmond. Foto: Teun van der Zee, 8-9-2018, Wereldhavendagen).

DE MAJESTEIT, ENI 02323194, MMSI 244660875 (PD2147). 1926 opgeleverd door Gebr. Sachsenberg in Köln-Deutz (900) als RHEINLAND aan DGNM GmbH & Co. K.G., Düsseldorf-Duitsland. 225 ton. 720 IPK. 12-3-1945 gezonken in Kaiserswerth, 1951 weer in de vaart gebracht. 1965 verkocht aan Köln-Düsseldorfer GmbH & Co K.G., Keulen-B.R.D., herdoopt RÜDESHEIM. 1999 verkocht aan Nederlandse Raderstoomboot Maatschappij B.V., Rotterdam (Christine & Klemens Key), herdoopt DE MAJESTEIT.

ECO MARIANNE, IMO 9966609 (NB-313), General Cargo Ship, 7.887 GT, 3.377 NT, 9.076 DWT, 30-12-2015 kiel gelegd als OSTERLEY onder bouwnummer DAYANG OFFSHORE SH174, 3-4-2024 geplande oplevering niet gehaald, 15-10-2024 geplande oplevering niet gehaald, 28-5-2026 opgeleverd door Dayang Offshore Equipment Co. Ltd. als ECO MARIANNE aan Briese Schifffahrts GmbH & Co. K.G. M.S. "Osterley", vlag: Portugal (Madeira) (CQ2062), in beheer bij Briese Shipping B.V., Scheemda en Briese Shortsea GmbH & Co. K.G., Leer.



EDAMGRACHT, IMO 9081370 (NB-282), 27-4-1994 kiel gelegd, 4-10-1994 te water, 4-1-1995 opgeleverd door Ulstein Verft A/S, Ulsteinvik (244) als EDAMGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Edamgracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, roepsein PDWZ. 8.448 GT, 4.651 NT, 12.754 DWT. 137,16 (127,78) x (18,90) x 11,65 x 8,500 meter. 730 TEU. 7.383 EPK, 5.430 kW, 6 cyl, 4 tew, 460 x 580, Wärtsilä 6R46, Wärtsilä Diesel Oy, Vaasa/Vasa. 14,5 kn. 11-10-2004 tijdens een reis van Fremantle naar Adelaide problemen ondervonden met schuivende lading. 28-7-2012 (e) verkocht aan Rederij Edamgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V. 27-5-2021 vertrokken van Rönnskär, Zweden, 29-5-2021 te Meeruse, Tallinn, Estland, 6-2021 verkocht aan "TK Nord Project" LLC, Arkhangelsk-Rusland, roepsein UBCW9, in beheer bij "TC Nord Project" LLC, 11-6-2021 herdoopt MIKHAIL BRITNEV. 12-6-2026 van Kaliningrad Anchorage naar Dakar, Senegal, 25-6-2026 ETA te Dakar. (Foto: Teun van der Zee, 6-7-2013).

Russisch wapentransportschip geëscorteerd door een landingsschip met netten in de Oostzee.

De ALEKSANDR SHABALIN, het laatste nog operationele grote landingsschip van de Russische Baltische Vloot, arriveerde op 19 juni 2026 in de Oostzee voor het eiland Fehmarn als escorte voor de MIKHAIL BRITNEV die op weg was naar Dakar, volgens de AIS-gegevens van het schip. Het vrachtschip vervoerde vermoedelijk voorraden voor het Russische Afrika Korps in Mali. Eerder was de ALEKSANDR SHABALIN ook gestationeerd op een observatiepost ten oosten van Fehmarn gedurende de winter. De Oekraïense droneaanvallen op Russische oorlogsschepen hadden een zichtbaar effect: Poetins marine rustte haar schepen nu ook uit met netten, nadat Oekraïne aanzienlijk succes had geboekt met het gebruik van gevechtsdrones met explosieven. De Russische marine reageerde aanvankelijk met moderne detectietechnologie en meer wapens aan boord.

De marinetanker AKADEMIK PASHIN had netten over de brug gespannen in Oran, maar zelfs in de Oostzee dreef de angst voor Oekraïne de Russen ertoe om netten in te zetten. De recente aanval op de marinebasis Kronstadt en de oliehaven van Primorsk had verwoestende gevolgen. In Kronstadt brak er brand uit aan boord van het fregat BOYKI. De netten waren ingezet op de meest kwetsbare plekken waar Oekraïense drones bijzonder actief waren geweest tijdens recente aanvallen. Op de ALEKSANDR SHABALIN betroffen deze plekken onder andere de schoorstenen en de ventilatieopeningen van de machinekamer, evenals de bemanningsverblijven. De commandobrug van het landingsschip was niet speciaal beschermd, aangezien deze gepantserd is en afsluitbare ramen heeft. Bovendien was het personeel dat tijdens de oversteek van de Fehmarn gordel op het bovendek gestationeerd was, bewapend en droeg het kogelwerende vesten en helmen. Aan de zijanten van het schip waren extra machinegeweren gemonteerd.

De ALEKSANDR SHABALIN is een van de vier tanklandingsschepen van de Ropucha-klasse in de Russische Baltische Vloot. De drie zusterschepen MINSK, KALININGRAD en KOROLYOV, die alle drie in Kaliningrad gestationeerd zijn, werden in januari 2022 door de Russische marine van de Oostzee naar de Zwarte Zee verplaatst als onderdeel van de voorbereidingen op de invasie van Oekraïne. Tijdens deze verplaatsing raakte de MINSK zwaar beschadigd door Oekraïense aanvallen op Sebastopol in september 2023. (Timsen, 26-6-2026).

EDISONGRACHT, IMO 9081289 (NB-334) 1994 opgeleverd door Frisian Shipyard Welgelegen B.V. (501) als EDISONGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Edisongracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 21-2-2002 vertrokken van Geraldton, 6-3-2002 in aanvaring gekomen met het vissersschip HEISHINGO (10 BRT) dat voor anker lag bij Meshima, Fukue City, Nagasaki, het schip kapseisde zonk waarbij 3 opvarenden zijn vermist, de EDISONGRACHT is bij aankomst te Ulsan aangehouden voor onderzoek, 10-3-2002 te Osaka, 12-3-2002 vertrokken van Osaka naar Kawasaki. 2008 verkocht aan Transport Qamutik Inc., Canada (CGCV), in beheer bij Transport Nanuk Cite du Havre, Montréal Q.C., Canada (Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc.), 2-7-2008 overgedragen en herdoopt QAMUTIK. 10-11-2008 (e) onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PDUJ, herdoopt EDISONGRACHT. 6-2009 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc., herdoopt QAMUTIK. 11-2009 vlag: Nederland, herdoopt EDISONGRACHT. 7-2010 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc., herdoopt QAMUTIK. 9-11-2010 (e) onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PDUJ. 8-2011 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2011 vlag: Nederland, in beheer bij Spliethoff Agency. 7-2012 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2012 vlag: Nederland, in beheer bij Spliethoff Agency. 6-2013 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2013 vlag: Nederland, in beheer bij Spliethoff Agency. 6-2014 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2014 vlag: Nederland, in beheer bij Spliethoff Agency. 7-2015 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2015 vlag: Nederland, in beheer bij Spliethoff Agency. 6-2016 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 10-2016 vlag: Nederland. 6-2017 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 10-2017 vlag: Nederland. 7-2019 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2019 vlag: Nederland, in beheer bij Spliethoff Agency. 7-2020 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2020 vlag: Nederland, in beheer bij Spliethoff Agency. 7-2021 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2021 vlag: Nederland, in beheer bij Spliethoff Agency. 6-2022 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2022 vlag: Nederland, in beheer bij Spliethoff Agency. 6-2023 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2023 vlag: Nederland. 6-2024 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2024 vlag: Nederland. 6-2025 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2025 Antigua & Barbuda (V2IG5), in beheer bij Transport Nanuk Inc. 22-11-2025 in beheer bij Transport Nanuk Inc. en Delft Schifffahrt GmbH & Co. K.G., Emden. 6-2026 vlag: Canada (CGCV), in beheer bij Transport Nanuk Inc.

EGELANTIERSGRACHT, IMO 9081318 (NB-334), 19-10-1993 kiel gelegd, 22-7-1994 te water, 29-8-1994 proefvaart, 1-9-1984 opgeleverd door Van der Giessen-de Noord B.V., Krimpen a/d IJssel (964) als EGELANTIERSGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Egelantiersgracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. Roepsein PDWT. 8.449 GT. 14,5 kn. 7.382 EPK, 5.430 kW, Wärtsilä 6R46. 4-10-2000 te Le Havre, 7-10-2000 gearriveerd te Pointe a Pitre vanaf Bilbao, 7-10-2000 tijdens het laden brak brand uit in ruim 2 waarin containers stonden, brand was moeilijk te bestrijden, eerst nadat een flink aantal containers verwijderd waren kon, na 20.00 uur, de brand onder controle gekregen worden, de sleepboten ABEILLE 3 en ABEILLE 31 hielpen bij de bluswerkzaamheden. 9-11-2000 vertrokken naar Amsterdam. 28-7-2012 (e) verkocht aan Rederij Egelantiersgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 26-6-2019 gearriveerd te Valleyfield, Canada. 6-2019 verkocht aan Transport Sinaaq Inc., 27-6-2019 onder de vlag van Canada gebracht, roepsein VAAG, in beheer bij Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc., Montréal, herdoopt SINAA. 13-11-2019 (FM) vlag: Nederland, roepsein PDWT. 6-2020 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2020 vlag: Nederland, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 6-2021 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 12-2021 vlag: Nederland, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 6-2022 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2022 vlag: Nederland, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 6-2023 vlag: Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 11-2023 vlag: Nederland, in beheer bij Transport Nanuk Inc. 6-2025 vlag: Canada, 13-6-2025 in beheer bij Transport Nanuk Inc., Montréal QC. 11-2025 vlag: Antigua and Barbuda, 22-11-2025 in beheer bij Transport Nanuk Inc., Montréal QC en Delft Schifffahrt GmbH & Co. K.G., Emden-Ostfriesland. 6-2026 vlag: Canada (VAAG), 14-6-2026 in beheer bij Transport Nanuk Inc., Montréal QC.



EXPANSA, IMO 9234422 (NB-327), 19-4-2001 bij Scheepswerf Bijlsma B.V., Lemmer te water gelaten (opgedreven) onder bouwnummer 703, 2-6-2001 opgeleverd als EXPANSA aan Scheepvaartbedrijf m.s. "Expansa" C.V., Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., Harlingen, in bevrachting bij Confeeder Shipping & Chartering B.V. 2.936 GT, 1.444 NT, 3.820 DWT. 340 TEU, 14,5 kn. 4.457 EPK, 3.280 kW, Wärtsilä 8R32LNE. 6-2007 verkocht aan Expansa Shipping II B.V., Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., Harlingen. 5-6-2008 te Harlingen herdoopt VENTO DI PONENTE voor een charter bij Tarros Line (Traghetti Autotrasporti Rapidi Rogioni Organizzazione Sarda S.p.A., Cagliari). 4-6-2009 herdoopt EXPANSA. 28-1-2015 verkocht aan A2B-Online 1 B.V., Waddinxveen, in beheer bij JR Shipping B.V., Harlingen voor A2B-Online Ltd., Felixstowe. 12-2015 verkocht aan Risley Ltd., vlag: St. Vincent & the Grenadines, roepsein J8B5386, 12-2015 in beheer bij Novus Shipping OU, Tallinn, 24-12-2015 verhaald van Moerdijk naar de Parkkade, Rotterdam, 26-12-2015 aan de Parkkade herdoopt SAGA. 12-1-2016 verhaald van de Parkkade naar Moerdijk. 12-1-2016 vertrokken van Moerdijk naar Blyth. 25-11-2016 bij vertrek van George Town, Cayman Islands op een koraalrif gelopen, 26-11-2016 met behulp van een sleepboot vlot gebracht en ten anker op de rede bij George Town voor onderzoek door duikers. 29-11-2016 vertrokken van George Town. 1-12-2016 te French Harbour, Coxen Hole, Honduras. 11-2017 verkocht aan Benar Consult Ltd., Tallinn, vlag: St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Logmar Shipping OU, Tallinn,

herdoopt GRETA. 30-1-2018 tijdens een reis van Dublin naar Avonmouth, op 7 mijl van St. Annes Head, in positie 51.34.40.2 NB en 005.08.39 WL, om 11:18 uur problemen opgelopen met de hoofdmotor, door de sleepboten SVITZER CALDEY en SVITZER RAMSEY vastgemaakt en naar Milford Haven gesleept, 31-1-2018 om 08:40 afgemeerd bij Milford Haven Ship Repairers North Yard. 5-2-2018 vertrokken van Pembroke met een Svitzer sleepboot, 6-2-2018 te Avonmouth voor reparatie. 12-2-2021 (F) vlag: Belize (V3YR4). 9-3-2022 van Ambarli, Turkije. 9-3-2022 bij Ambarli technische problemen opgelopen, de sleepboot DILBURNU (IMO 7704227) stand-by. 15-3-2022 vertrokken achter de DILBURNU naar een scheepswerf te Tuzla om te repareren. 15-3-2022 op Tuzla Anchorage. 2-4-2022 vertrokken naar Novorossiisk. 27-12-2023 in beheer bij Kingston Global Trade Ic ve Dis Ticaret Ltd Sti., Istanbul. 20-3-2025 tijdens een reis van Ashdod naar Istanbul bij de zuidelijke ingang van de Straat van Çanakkale een motorstoring opgelopen, op sleeptouw genomen door de sleepboot KURTARMA 18 en veilig afgemeerd op de ankerplaats Karanlık Liman (40.01 NB en 026.15 OL) onder coördinatie van het Çanakkale Ship Traffic Services Center, vergezeld van een loods. 26-3-2025 van de ankerplaats. 27-3-2025 te Gemlik aangehouden met twee tekortkomingen, waarvan één ernstig. 28-3-2025 bij een scheepswerf te Altinova om te repareren. 15-5-2026 verkocht aan Arkon Capital Ltd., Riga, vlag: Comoros (D6A4431), 5-2026 herdoopt GRACE. (Foto: Teun van der Zee, 1-4-2025, Rozenburg).

FRISIAN LADY, IMO 9246906 (NB-339), 5-2-2001 kiel gelegd, de bouw kreeg vertraging wegens verschil van mening tussen Boomsma Shipping B.V. en Scheepsbouwkundig Bureau Zeeman te Urk, casco lag enige tijd klaar op de Turkse werf Çeliktrans Tekne te Tuzla (25), afgebouwd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen, 23-11-2002 gedoopt FRISIAN LADY, 25-11-2002 geplande vertrek uitgesteld, 29-11-2002 vertrek weer uitgesteld, 4-12-2002 gearriveerd in de Vissershaven te IJmuiden, 5-12-2002 proefvaart, 6-12-2002 proefvaart en opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V. aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Frisian Lady II", Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., 3-11-2008 (e) verkocht aan Beheersmaatschappij m.s. "Frisian Lady II", Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V. 12-2019 verkocht aan Meriaura Oy, Turku, Finland. 19-1-2020 gearriveerd te Gent. 23-1-2020 (e) verkocht aan Friendland Shipping Ltd., 23-1-2020 vlag: Gibraltar, roepsein ZDRL5, in beheer bij Klip Marine Shipmanagement Ltd (Klip Marine Shipmanagement OU), Tallinn, 23-1-2020 (e) te Gent herdoopt FRIENDLAND. 13-2-2021 vlag: Letland, roepsein YLRH. 4-2026 verkocht aan Olympic Maritime Ltd., 4-2026 vlag: Antigua & Barbuda (V2RJ7), in beheer bij Rix Shipmanagement Sia, herdoopt OLYMP TRADER.



Dronken Russische stuurman veroorzaakte ernstige schade

Op 8 juni 2026, rond 18.15 uur, botste de OLYMP TRADER, onderweg van Wismar, tijdens een aanlegmanoeuvre in de haven van Korsør tegen het Duitse jacht NIDDASCHE (MMSI: 211418120). De 54-jarige Russische eerste officier, die aan het roer stond, probeerde zonder loods aan te meren. De stuurboordzijde van het schip ramde de gehele tuigage van het jacht. Het Duitse echtpaar Kirsten en Detlef Kaack uit Lankau, beiden in de zeventig, moesten op de kade springen en kwamen er ongedeerd vanaf. Ze moesten echter hun drie weken durende vakantie in Denemarken, die hun twaalfjarige zeilcarrière had moeten afsluiten, voortijdig afbreken. Ze waren vanuit Spodsbjerg op het eiland Langeland

gekomen en waren van plan door te reizen naar Samsø. Het was hun tweede nacht in Korsør. De schade aan de boot uit Neustadt werd geschat op meer dan 100.000 euro.

Vlak voor de aanvaring raakte het vrachtschip ook de kade en beschadigde deze. Drie lantaarnpalen werden omgestoten en vernield, en de noodfakkel in de haven ging af. Bovendien voer het vrachtschip ook nog eens tegen de kade aan de overkant van de haven.

Toen de politie aan boord van de OLYMP TRADER ging, werd de stuurman getest op drugsgebruik en bleek hij dronken te zijn. Hij werd aangeklaagd op grond van de Deense drugswetgeving en diezelfde avond na een bloedtest vrijgelaten. Hij riskeert een gevangenisstraf van maximaal twee jaar en zou naar verwachting ontslagen worden door de rederij Baltic Shipping Company.

Het schip, dat op 9 juni zijn reis naar Randers zou voortzetten, werd vastgehouden totdat de Deense Maritieme Autoriteit zich ervan had verzekerd dat het schip in orde was. De oorzaak van het ongeval werd onderzocht door de Maritieme Ongevallenonderzoeksraad. De OLYMP TRADER werd op de avond van 9 juni vrijgegeven, verliet de haven om 21.00 uur en meerde op 10 juni weer aan in Randers. (Timsen, 11-6-2026). (Foto: Ruud Coster).

Duits echtpaar stopt met zeilen na aanvaring

Het Duitse zeilkoppel Kirsten en Detlef Kaack heeft besloten te stoppen met zeilen nadat de NIDDASCHE zwaar beschadigd raakte bij een aanvaring met de OLYMP TRADER in de haven van Korsør.

Ze bevonden zich aan boord van hun Elan 45-jacht toen ze het vrachtschip op een ongebruikelijke koers zagen naderen. Toen ze beseften dat het schip recht op hen afkwam, haastte het echtpaar zich aan wal, vlak voor de aanvaring.

Het vrachtschip botste tegen het aangemeerde jacht, waardoor de tuigage werd vernield en de mast afbrak. De aanvaring veroorzaakte aanzienlijke schade aan de structuur en uitrusting van het schip, met reparatiekosten die worden geschat op meer dan € 100.000.

Na het ongeluk arresteerden de Deense autoriteiten de 54-jarige Russische eerste officier van het schip nadat hij een alcoholtest niet had doorstaan. Hij is aangeklaagd op grond van de Deense maritieme wetgeving, terwijl onderzoekers de omstandigheden rond het incident verder onderzoeken. (Timsen, 21-6-2026).

Jacht ontsnapte aan aanvaring zonder structurele schade

Nadat de NIDDASCHE beschadigd was geraakt door de OLYMP TRADER, werd ze voor reparatie naar Großenbrode gebracht. Na de aanvaring vertoonde de romp geen scheuren. De volgende dag werd de mast met een mobiele kraan verwijderd en de boot uit het water getild. De verzekeringsexpert inspecteerde de romp, die structureel intact was gebleven. De schipper zette het roer met de hand recht totdat het kon draaien. De mast helde naar bakboord en de fok, samen met de voorstag, was onder water.

De plastic rompstrips waren beschadigd en de aluminium romprand was aan bakboordzijde verbogen. De lier van de bakboordfok draaide niet meer, omdat deze door de enorme krachten waaraan hij was blootgesteld intern was verbogen. Diverse reparaties aan het dek en de romprand zullen alles weer in werkende staat brengen. Een stuurmechanisme moest worden vervangen, maar wat de romp zelf betreft, verdient de firma Elan alle lof, want zij hebben het goed gebouwd. (Timsen, 1-7-2026).

GAASTBORG, IMO 9129122 (NB-216), 1996 opgeleverd door Bodewes Scheepswerf "Volharding" Foxhol B.V., Foxhol (325) als GAASTBORG aan C.V. Scheepvaartonderneming "Gaastborg", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 2003 vlag: Ned. Antillen. 9-2005 verkocht aan M.S. Astrid W. Waller K.G., Willemstad-N.A., in beheer bij G. Waller, Hemmoor. 31-5-2006 zonder machine gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam achter de sleepboot SD GIRONDE. 11-3-2009 zonder machine gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot FAIRPLAY-23, deze had de GAASTBORG ter hoogte van Dover op sleeptouw genomen. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 10-2012 in time-charter Lehmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Lübeck, 10-10-2012 herdoopt LEHMANN BELT. 10-4-2015 verkocht aan Frakt & Sandsølan, Runavik, vlag: Faerøer, roepsein OZ2158, in beheer bij Navigare Shipping SP/F, te Szczecin, Polen herdoopt HAV ATLANTIC. 19-5-2026 verkocht aan Foyle Marine Contractors Ltd., Dublin, vlag: Antigua and Barbuda (V2RK2), 5-2026 herdoopt ALANNA M.

HELEEN C, IMO 1037921, General Cargo Ship, 4.766 GT, 7.281 DWT, 22-12-2015 kiel gelegd onder bouwnummer ROYAL T KAMPEN 376, 26-6-2026 gedoopt HELEEN C door Heleen Wester en te water gelaten, 18-12-2026 geplande oplevering aan Carisbrooke Coasters B.V., Rotterdam, vlag: Portugal (Madeira) (CQ2215), in beheer bij Vertom Bereederungs GmbH & Co, K.G., Moormerland en Vertom Shipmanagement B.V., Rhooen.

HONDIUS, IMO 9818709 (NB-340), 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 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 na uitbraak hantavirus. 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.

Kennedy Jr. negeerde de adviezen van experts

Twee dagen nadat de HONDIUS op 13 juni in Longyearbyen arriveerde, weigerde de Amerikaanse minister van Volksgezondheid, Robert F. Kennedy Jr., Angela Perryman, een passagier die begin mei aan het hantavirus was blootgesteld, vrij te laten uit een quarantainefaciliteit in Nebraska. Dit ondanks een federaal medisch onderzoek dat concludeerde dat er geen reden was om haar zo ver van haar huis in Florida in quarantaine te plaatsen. Het bevel van Kennedy leidde tot verontwaardiging bij sommige belangenbehartigers en juristen, die het onwettig noemden en van mening dat het meer politiek gemotiveerd was dan gebaseerd op de volksgezondheid.

Vijf weken na het verlaten van het schip heeft Perryman nog steeds geen symptomen. Een van de redenen waarom Perryman niet naar Florida mocht terugkeren, was dat federale functionarissen erop stonden dat iedereen die naar huis terugkeerde dagelijks persoonlijk gecontroleerd moest worden en 24 uur per dag in de gaten gehouden moest worden door lokale wetshandhavers of overheidsfunctionarissen. Er werd voorgesteld dat Perryman in plaats daarvan slechts eenmaal per dag zijn temperatuur zou laten meten en zijn symptomen zou laten beoordelen.

Het Amerikaanse ministerie van Volksgezondheid en Sociale Zaken zei dat Florida ervoor had gekozen niet te voldoen aan de voorwaarden van de federale overheid met betrekking tot de mate van toezicht op Perryman als ze naar huis zou terugkeren. Het handhaven van de quarantaine was noodzakelijk om zowel het welzijn van mevrouw Perryman als dat van haar gemeenschap te waarborgen. Lawrence Gostin, een expert in volksgezondheidsrecht die heeft bijgedragen aan de totstandkoming van de huidige federale quarantaineregelingen, noemde de beslissing "een flagrante schending" van de rechten van een Amerikaans staatsburger.

Het bevel van Kennedy volgde op een medisch onderzoek eerder deze maand onder leiding van Dr. Michael Bell van de Centers for Disease Control and Prevention (CDC), een onderdeel van Kennedy's ministerie van Volksgezondheid en Sociale Zaken (HHS). Bell beoordeelde getuigenissen van CDC-functionarissen en een externe medische expert met betrekking tot Perrymans bezwaar tegen een eerder bevel om haar in quarantaine te plaatsen in de Nationale Quarantaine-eenheid van het Universitair Medisch Centrum van Nebraska.

Perryman vernam dat ze tot 21 juni in de faciliteit moest blijven toen Kennedy's bevel op 15 juni onder haar deur werd geschoven. Perryman vergeleek het met 23 of 24 uur per dag in een hotelkamer op een vliegveld verblijven. Soms mag ze een uur naar het dak van de faciliteit, onder toezicht van gewapende bewakers. Ze krijgt twee keer per dag een maaltijd op haar kamer van verpleegkundigen die handschoenen, mondkapjes en gezichtsschermen dragen. Haar quarantaine was vrijwillig, totdat het bevel kwam.

Allereerst werd de passagiers gevraagd om in de faciliteit in Nebraska te blijven. Perryman werd destijds door een CDC-medewerker verzekerd dat ze daar vrijwillig verbleef. Op zijn aandringen, en op aandringen van de medisch directeur van de faciliteit, stemde ze ermee in om tot 22 mei te blijven om de volksgezondheid te beschermen. Later werd haar echter verteld dat ze op die datum niet mocht vertrekken, ook al had ze geen symptomen.

Perryman en een andere passagier ontvingen vervolgens een bevel van de Amerikaanse gezondheidsautoriteiten waarin stond dat ze tot 31 mei in quarantaine moesten blijven in de faciliteit. Quarantainebevelen, die kunnen worden afgedwongen met boetes en gevangenisstraf, zijn een zeldzame juridische stap die kan worden genomen als iemand bezwaar maakt tegen een verzoek van de volksgezondheid. De eerste bevelen werden ondertekend door de waarnemend directeur van de CDC.

Perryman kreeg te horen dat ze na 31 mei in Florida in quarantaine kon blijven, mits de staat instemde met de surveillance en de fysieke controles. Toen Florida weigerde, bevalen federale functionarissen Perryman om in Nebraska te blijven. Op 16 juni bevonden acht van de passagiers zich nog steeds in de faciliteit in Nebraska. De anderen gingen eerder deze maand naar huis, nadat hun staten hadden ingestemd met het monitoringplan. (Timsen, 17-6-2026).

De uitbraak van het hantavirus is officieel beëindigd

Op 2 juli verklaarde Tedros Adhanom Ghebreyesus, directeur-generaal van de Wereldgezondheidsorganisatie, dat de uitbraak van het hantavirus, die zijn oorsprong vond in de 'Hondius', voorbij was. Dit nadat de laatste persoon die contact had gehad met een bevestigd geval de quarantaine had voltooid en negatief was getest. De uitbraak was gekoppeld aan 13 gevallen, waaronder drie sterfgevallen, en meer dan 650 contactpersonen werden in 33 landen gemonitord.

De WHO zal blijven samenwerken met regeringen om het hantavirus beter te begrijpen en zal een internationaal onderzoek coördineren om diagnostische methoden en behandelingen te ontwikkelen. De 'Hondius' vertrok op 1 april uit Ushuaia en werd in quarantaine geplaatst nadat het virus was vastgesteld. Meer dan 120 passagiers werden op 10 mei geëvacueerd. Hoewel het verband tussen de sterfgevallen en het hantavirus niet is bevestigd, blijft de oorsprong van de uitbraak onduidelijk. (Timsen, 3-7-2026).



HYDRA, IMO 9356488 (NB-301), Bijlsma Trader 3250, casco gebouwd bij Lodenice NoVa Melnik s.r.o., Melnik, Tsjechië, via de Elbe naar Hamburg gesleept en vandaar overzee naar Harlingen, 5-2-2007 gearriveerd te Harlingen achter de sleepboot CORVIN, 6-2-2007 vertrokken naar Lemmer voor afbouw bij Bijlsma Shipyard B.V. onder bouwnummer 750, 24-4-2007 te water gelaten, 20-8-2007 gepland vertrek van de werf uitgesteld, 24-8-2007 geplande oplevering uitgesteld, 3-9-2007 proefvaart, 5-9-2007 te Delfzijl, 7-9-2007 te Delfzijl gedoopt HYDRA door mevrouw Marie-José Weitenberg en opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming Hydra III, Ten Boer, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor de heren Martin Langevoort en Teun Vogely, roepsein PBJT, 2.281 GT, 3.609 DWT. 90,00 (84,99) x 11,80 x 6,90 x 5,050 meter, 1.440 kW, Wärtsilä 8L20C, 12 kn. De 1e reis ging van Rostock naar Bristol met een lading gipsplaten. 5-7-2012 tijdens een reis van Bremen naar Muuga om 01:40 uur op het Kieler Kanaal bij Breiholz in aanvaring gekomen met de kabellegger TEAM OMAN (reis Karlskrona-Portland), beide schepen liepen lichte schade op en voeren naar de dichtstbijzijnde haven om de oorzaak en schade af te handelen. 27-5-2017 tijdens een reis van Nyköping naar Antwerpen, om 05:15 uur de sluizen te Kiel Holtenau gepasseerd, brand uitgebroken in het schakelbord in de machinekamer en tegen de dijk van het Kielkanaal bij Rüsterbergen aangevaren. De sleepboten BUGSIER 15 en WAL ingezet om het schip vlot te trekken, na het vlot brengen afgemeerd aan de Zuidkade van het kanaal in Brunsbüttel. 1-6-2017 om 08:40 uur vertrokken met de sleepboten WATERGEUS (IMO 9110860) en TAUCHER O. WULF 8 (MMSI 211328570) naar Delfzijl, 2-6-2017 te Delfzijl om te repareren. 4-10-2017 om 09:45 uur vertrokken naar IJmuiden. 3-4-2022 de sleepboot MTS VALOUR (IMO 9407299) gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met m.s. HYDRA met bestemming Moerdijk, assistentie van de duw- sleepboot AREND. 24-1-2023 aankomst in de Eemshaven. 26-1-2023 (v) verkocht aan Wagenborg Shipowners 2 B.V., thuishaven Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 8-6-2026 in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en VD Innovation B.V., Appingedam, 6-2026 herdoopt TAXUSBORG. (Foto: Bert Bot†, 22-7-2008).

PARKGRACHT, IMO 8520214 (NB-173), 1986 opgeleverd door Miho Zosensho K.K., Shimizu (1285) als PARKGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Parkgracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingkantoor B.V. 5.998 BRT. 2-2-2007 gearriveerd te Amsterdam, 6-2-2007 daar overgedragen aan Park Shipping Company Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Time 2000 Noleggio e Trasporti Marittimi S.A.S., Monte di Procida, Italië, herdoopt PARK RIVER. 11-2-2007 vertrokken van Amsterdam met bestemming Hamburg. 9-10-2009 (e) verkocht aan Italian Shipping Co. I.S.C. S.r.l., Valletta-Malta, in beheer bij Time 2000 Noleggio. 9-2010 en-bloc met ex PIETERSGRACHT verkocht, 27-9-2010 verkocht aan Amur Shipping Co., Sierra Leone, 3-2011 vlag: Rusland, roepsein UIKG, 3-2011 herdoopt KAPITAN KLIMIN. 27-5-2026 verkocht aan Wantong International Group, 5-2026 vlag: Mongolië (JVBJ1), 5-2026 herdoopt WANTONG 497. 14-5-2026 vertrokken van Jakarta Anchorage naar Chittagong, Bangladesh, 1-7-2026 ETA te Chittagong. 27-5-2026 verkocht voor sloop (468 USD/TO).

LADY OLGA, IMO 9085481 (NB-337), 16-7-1994 opgeleverd als OLGA door Niestern Sander B.V., Delfzijl (804) aan C.V. m.s. "Olga", Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 2.561 GT. 2.508 EPK, 12,5 kn. Roepsein PGMB. 29-6-2009 (e) herdoopt LADY OLGA. 26-8-2010 onder de vlag van Rusland gebracht, thuishaven: St. Petersburg, roepsein UBP66, in beheer bij Baltrechflot Ltd., St. Petersburg en Wijnne & Barends Russia Closed JSC, Moskou. 2012 verkocht aan Beheermaatschappij Lady Olga B.V., Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl, 20-11-2012 (e) onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Delfzijl, roepsein PGMB. 2015 verkocht aan Unibaltic SP Z OO, Stettin, Polen, thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BGQ4, 21-5-2015 te Szczecin overgedragen aan de nieuwe Poolse eigenaar en herdoopt

THOPAS. 21-12-2022 (e) verkocht aan Optimal Coaster Ship Ltd., 21-12-2022 (e) vlag: Panama, roepsein 3E3844, in beheer bij Optimal Denizcilik Tasimacilik Ltd. Sti., Istanbul, 21-12-2022 (F) herdoopt SEA BARON. 11-10-2024 Black Sea MoU inspectie te Novorossiysk, 16 gebreken. 14-2-2025 Mediterranean MoU inspectie te Kocaeli, 5 gebreken. 25-9-2025 Paris MoU inspectie te Chalkis, 17 gebreken, 5 dagen vast. 14-10-2025 Mediterranean MoU inspectie te Istanbul, 5 gebreken. 2-2-2026 inspectie te Triëst, vanwege 21 tekortkomingen, waarvan er 15 als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor detentie. Het schip werd op 13 februari weer vrijgegeven. 11-5-2026 Mediterranean MoU inspectie te Kocaeli, 9 gebreken.

Schip verbannen uit havens van Parijs (MOU) na aanhouding

De "Zeebaron" werd op 19 juni opnieuw aangehouden, ditmaal in Zadar, wegens zeven tekortkomingen, waarvan er vier als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot zijn aanhouding:

- 1) Certificaat & Documenten - Certificaten voor kapitein en officieren: Verlopen
- 2) Certificaten en documenten - Goedkeuring door flagstate: Verlopen
- 3) Veiligheid van de navigatie - Grafieken: Vermist
- 4) ISM - ISM-certificaat: Niet zoals vereist

Het schip werd op 25 juni weer vrijgelaten, maar de herhaalde aanhoudingen leidden tot een weigering van toegang tot de havens die onder het MOU-verdrag van Parijs vallen. De recente aanhoudingen vonden plaats op 2 februari in Triëst met 21 tekortkomingen gedurende 12 dagen en op 25 september 2025 in Chalkis met 17 tekortkomingen gedurende zes dagen. (Timsen, 26-6-2026).



LENNEBORG, IMO 9421075 (NB-340), 30-1-2007 kiel gelegd, 12-3-2008 te water gelaten, 31-7-2008 (GL) opgeleverd door Nanjing Huatai Shipyard Co. Ltd., Nanjing, China (HT05-4-04) als LINGEDIEP aan Beheermaatschappij "Lingediep" B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen. Roepsein PHPX. 5.624 GT. 31-7-2008 na oplevering vertrokken naar Bar in de Adriatische Zee. 8-7-2011 (e) verkocht aan Lingediep Shipping Co. Ltd., Monrovia-Liberia, roepsein A8ZO6, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen. 2016 verkocht aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 7-9-2016 oprichting van Lenneborg B.V. te Delfzijl, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 65714679. 19-5-2017 vanaf de ankerplaats Westereems naar de Eemshaven. 25-5-2017 ETA te Delfzijl (Dok West). 23-5-2017 van de Eemshaven naar het ankergebied Westereems (noord van Schiermonnikoog). 20-6-2018 vertrokken naar Koninklijke Niestern Sander B.V., Delfzijl. 30-6-2017 verkocht aan Lenneborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. & Favoriet Shipmanagement B.V., Delfzijl, 26-7-2017 in dok bij Koninklijke Niestern Sander B.V., Delfzijl. 30-6-2017 (e) overgedragen aan Lenneborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en Favoriet Shipmanagement B.V., Delfzijl, 2-8-2017 (e) vlag Nederland, thuishaven Delfzijl, roepsein PHMK, 2-8-2017 herdoopt LENNEBORG. 4-8-2017 uit dok bij Koninklijke Niestern Sander B.V., Delfzijl. 8-8-2017 onder Nederlandse vlag gebracht, (PCGV). 17-9-2018 gearriveerd te Piombino, Italië. 18-9-2018 (v) herdoopt MANISA BELLA. 22-9-2018 van Piombino, Italië naar Tarragona, Spanje, 24-9-2018 te Tarragona. 18-12-2019 (vt) aankomst te Ravenna, Italië. 12-2019 (e) herdoopt LENNEBORG. 3-1-2020 (vt) te Ceuta. 3-1-2020 van Ceuta naar Grindavik, IJsland, 13-1-2020 ETA te Grindavik. 13-6-2026 te Tallinn, Estland. 15-6-2026 verkocht aan HS Klaudia OU, Tallinn, 6-2026 vlag: Antigua en Barbuda (V2RK4), in beheer bij Hansa Shipping AS, Tallinn en Hansa Ship Management OU, Tallinn, 6-2026 herdoopt KLAUDIA. (Foto: Reinier van de Wetering, 22-04-2022, passage Maassluis).

LENORE, IMO 9259367 (NB-340), 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.

Tanker onderschept voor de kust van Sri Lanka

In de nacht van 5 juni 2026 heeft het Amerikaanse Indo-Pacific Command opnieuw een staatloze tanker in de Indische Oceaan onderschept, de LENORE (voorheen de DAVINA), die zich naar verluidt probeerde te verbergen op ongeveer 20 zeemijl ten zuidwesten van Sri Lanka. Marinepersoneel en speciale eenheden van het mobiele landingsplatformschip USS JOHN L. CANLEY (ESB-6) enterden de tanker op ongeveer 20 zeemijl ten zuidwesten van Sri Lanka, waar deze zich naar verluidt anderhalve maand schuilhield. Het schip bleek 1,9 miljoen vaten Iraanse ruwe olie te vervoeren, die op 20 maart waren geladen bij de terminal op Kharg Island in Iran, vlak voordat de VS een zeeblokkade van Iraanse havens instelden.

Het schip claimde een registratie in Curaçao. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) stelde dat het onder een valse Curaçaose vlag voer en eerder al een valse registratie in Palau had gebruikt om sancties te omzeilen. Het schip stond geregistreerd als verkocht in oktober 2024 aan onbekende kopers en exploitanten. De VS hadden de tanker in oktober 2024 gesanctioneerd vanwege zijn voortdurende betrokkenheid bij Iraanse oliesmokkeloperaties. De tanker had de afgelopen twee jaar ongeveer 20 miljoen vaten illegale olie vervoerd. (Timsen, 8-6-2026).

Bemanning van gekaapte tanker en schipbreukeling gerepatriëerd

Pakistan heeft 22 Iraanse bemanningsleden van de LENORE opgevangen en hun terugkeer naar Iran gecoördineerd. Op de middag van 26 juni arriveerden ze veilig in de haven van Karachi, waarna met Iraanse autoriteiten afspraken werden gemaakt om hen zo snel mogelijk naar huis te sturen. Ze werden ontvangen door functionarissen van het Pakistaanse ministerie van Buitenlandse Zaken. Na het afhandelen van de formaliteiten voor noodtoegang werden ze naar het Iraanse consulaat in Karachi gebracht. Pakistan onderhield gedurende het hele proces nauw contact met zowel de Amerikaanse als de Iraanse autoriteiten.

Het was de vierde groep Iraanse bemanningsleden wier terugkeer de afgelopen twee maanden door Pakistan is gefaciliteerd. Pakistan heeft nu al meer dan 70 Iraanse staatsburgers geholpen bij hun repatriëring, waaronder de meest recente groep van 22.

Pakistan hielp ook bij de repatriëring van acht Iraanse vissers die op zee waren gered door het Britse schip m/v MMA VALOUR (IMO 9651929, Offshore Supply Ship, 4.258 GT, ex JAYA VALOUR), nadat hun boot aan de grond was gelopen. Samen met de 22 bemanningsleden van de LENORE faciliteerde Pakistan de terugkeer van 30 Iraanse staatsburgers. (Timsen, 28-6-2026).

LISA, IMO 9384174 (NB-330), 19-11-2004 kiel gelegd, 9-9-2006 te water gelaten, 28-11-2006 opgeleverd door Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Co. Ltd., Jiangyin (YZJ2005-703C) als ESTHER C aan Carisbrooke Shipping (C.V. 11) B.V., Zwijndrecht, vlag: U.K., in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd., Cowes. 5.629 GT, 2.877 NT, 8.046 DWT, 108,21 (104,11) x 18,20 x 9,00 x 7,057 meter, 2.800 kW, MAN-B&W 7S26MCMk6, STX Engine Co. Ltd., 12,4 kn. 4-6-2007 (GL) herdoopt HEATHER C. 12-11-2012 (e) in beheer bij Stieglis Shipbrokers B.V., Harlingen. 21-11-2012 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam. 11-2012 in de Waalhaven herdoopt HEAT. 1-2013 in commercieel beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht, in beheer bij Flinter Management B.V., Barendrecht, 28-1-2013 (m) onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Rotterdam, roepsein PCTI, 28-1-2013 (m) in de Waalhaven herdoopt LISA. 11-2015 in beheer bij Maritime Management Services B.V., Ridderkerk (B.V. Kustvaartbedrijf Moerman). 12-1-2016 (e) in beheer bij Maritime Management Services B.V., Ridderkerk voor Noordriver Shipping B.V., Dordrecht. 2-4-2018 van Malaga te Dordrecht. 5-4-2018 gearriveerd in de Merwehaven te Rotterdam. 4-2018 verkocht aan Masha D Shipping UG (Haftungsbeschränkt) & Co. K.G., 11-4-2018 (vt) te Rotterdam overgedragen nieuwe eigenaren, vlag: Portugal (Madeira), roepsein CQAF7, in beheer bij Liberty Blue Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, herdoopt MASHA D. 17-4-2018 vertrokken naar Duinkerken. 29-1-2024 verkocht aan Arwen Shipping Inc., vlag: Barbados (8PVO1), in beheer bij Arwen Shipping Inc., Majuro en Ekmen Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti., Istanbul, herdoopt EKMEN SKY. 2-2025 vlag: Liberia (5LVK7). 6-2026 vlag: San Marino (T7EF6).

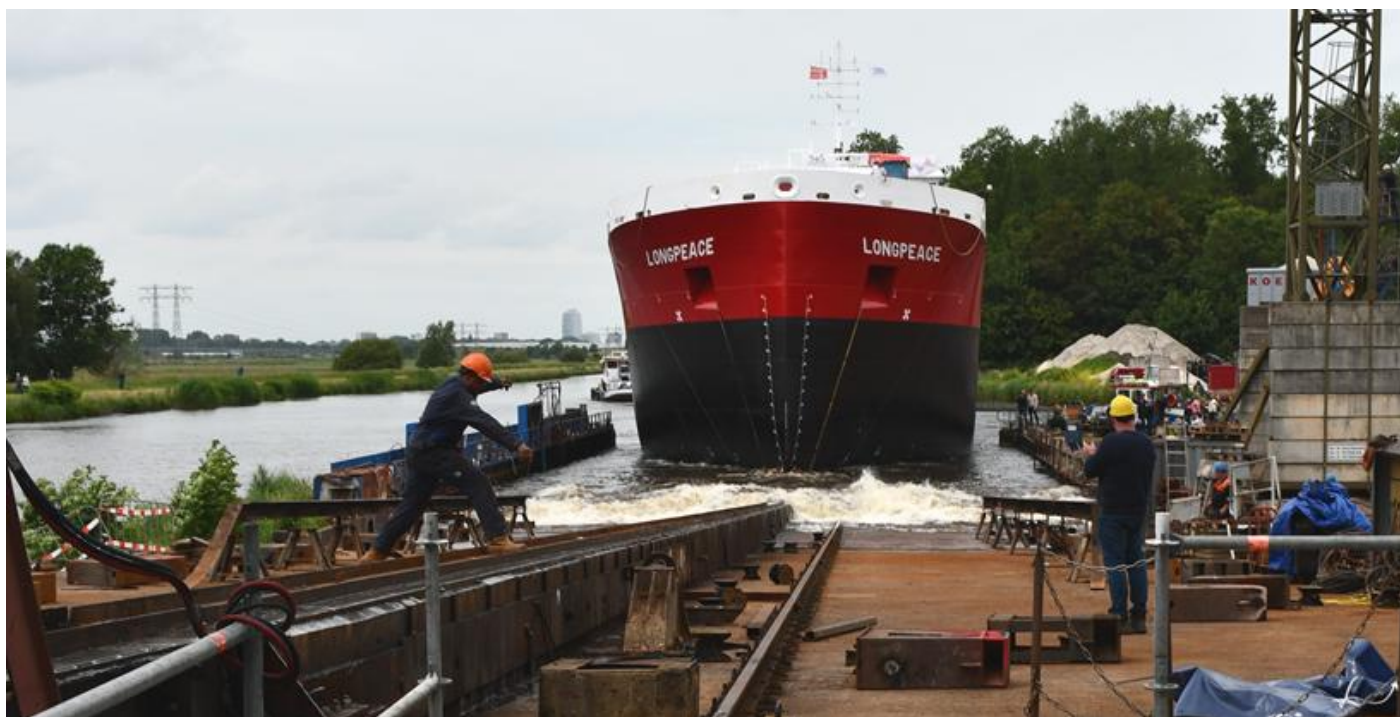
LONGPEACE, IMO 1081013 (NB-332), General Cargo Ship, PMAX ECO TRADER, 4.630 GT, 6.250 DWT, 9-2024 besteld door Longships B.V., 6-2024 in aanbouw bij Ship and Steelbuilding te Waterhuizen onder bouwnummer SaS 252, 31-3-2026 (e) gepande oplevering, 4-12-2025 kiel gelegd, 8-6-2026 te watergelaten met assistentie van de sleepboten WATERPOORT en GRUNO, 20-7-2026 (e) gepande oplevering als LONGPEACE aan Longpeace B.V., Groningen, in beheer bij Longships B.V., Groningen.



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Van der Takstraat 218, 3071LM Rotterdam

[Rotterdamse Scheepvaartboekhandel](https://www.rotterdamse-scheepvaartboekhandel.nl)



LONGPEACE te water, foto: Riemer van Bolhuis, 8-6-2026



LONGPRIDE, IMO 1081001 (NB-338), General Cargo Ship, PMAX ECO TRADER, 4.630 GT, 6.250 DWT, 9-2024 besteld door Longships B.V., 6-2024 in aanbouw bij Ship and Steelbuilding te Waterhuizen onder bouwnummer SaS 251, 31-12-2025 (e) gepande oplevering, 10-3-2026 gedoopt LONGPRIDE en te water gelaten met assistentie van de sleepboten GYAS en WATERPOORT, 7-2026 gepande oplevering, 8-6-2026 met de WATERPOORT en GRUNO IV van de werf te Waterhuizen naar Delfzijl, 9-6-2026 proefvaart, 10-6-2026 proefvaart, 16-6-2026 opgeleverd aan Longpride B.V., Groningen (PDAT), in beheer bij Longships B.V., Groningen. 17-6-2026 vertrokken naar Emden, 17-6-2026 van Emden naar Sète, Frankrijk. (Foto: Jeroen Houtman, 8-6-2026 “#bootjeskiekn”).

MAKKUM M 857, IMO 4907323 (NB-323), MMSI 244025000, mijnenjager, PAEH, Zr.Ms. MAKKUM was een van de mijnenjagers van de marine uit van de "Alkmaar" klasse. 28-2-1983 kiel gelegd, 23-2-1985 te water gelaten bij Van der Giessen-de Noord, Alblasserdam, 13-5-1985 in dienst gesteld bij de Koninklijke Marine als Zr.Ms. MAKKUM M 875. 25-11-2024 uit dienst gesteld.

Voormalige Nederlands mijnenjager overgedragen aan de Oekraïense marine

De Oekraïense marine heeft een nieuw mijnenbestrijdingsschip ontvangen van het Koninkrijk der Nederlanden. Op 15 juni werd het mijnenbestrijdingsschip MAKKUM van de Alkmaar-klasse officieel overgedragen aan de Oekraïense marine onder de naam HENICHESK. Hiermee worden de capaciteiten van Oekraïne op het gebied van het opsporen en onschadelijk maken van zeemijnen verder versterkt. Tijdens de officiële ceremonie werd de Oekraïense marinevlag gehesen op het nieuw in dienst gestelde schip in aanwezigheid van hoge vertegenwoordigers van de marine uit Nederland, België, Roemenië, Litouwen en Letland. Het schip is vernoemd naar een eerdere Oekraïense mijnenveger die verloren ging tijdens een gevechtsmissie ter ondersteuning van de terugtrekking van een speciale eenheid.



De commandant van de Oekraïense marine sprak zijn dank uit aan de Nederlandse bemanning voor het uitstekende onderhoud van het schip en merkte op dat het schip effectief zou blijven functioneren onder Oekraïens commando. Hij benadrukte dat het, indien nodig, zou bijdragen aan de maritieme veiligheid in de Zwarte Zee en daarbuiten. Met de toevoeging van de HENICHESK beschikt de Oekraïense marine nu over vijf mijnenbestrijdingsschepen. Eerdere bijdragen waren onder meer de Sandown-klasse schepen CHERKASY en CHERNIHIV, geleverd door het Verenigd Koninkrijk, en de Alkmaar-klasse schepen MELITOPOL en MARIUPOL, overgedragen door respectievelijk België en Nederland. De Oekraïense marineleiding bedankte de internationale partners voor hun voortdurende steun en onderstreepte dat de samenwerking de gezamenlijke inspanningen op het gebied van maritieme veiligheid versterkt. (Timsen, 15-6-2026. Foto: Teun van der Zee, 1-10-2005, Maassluis).

MARINE HERO, IMO 1090648 (NB-331), Chemical/Oil Products Tanker, 4.903 GT, 7.990 DWT, 16-1-2025 kiel gelegd onder bouwnummer ZHEJIANG SHENZHOU SUNSHINE SZ23087, 20-5-2026 geplande oplevering, 4-6-2026 (BV) 7-6-2026 (e) opgeleverd als MARINE HERO aan Hero Tankers Pte. Ltd., Singapore (9VEW8), in beheer bij V-Bunkers Tankers Pte. Ltd., Singapore (VITOL).

MARIANNE K, IMO 1112472 (NB-337), General Cargo Ship, 3.961 GT, 1.923 NT, 5.200 DWT, 13-1-2026 kiel gelegd, onder bouwnummer JIANGSU DAJIN DJHC6122, 4-4-2026 te water gelaten, 15-6-2026 opgeleverd door Jiangsu Dajin Heavy Industry Co. Ltd. (DJHC6122) als MARIANNE K. aan Rederij K&T Holland C.V. XII, Delfzijl (PBUG), in beheer bij Bereederungsgesellschaft Alstership GmbH & Co. K.G., Hamburg en Rederij K & T Holland C.V., Farmsum.

MARLENE GREEN, IMO 9247405 (NB-340), 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). 6-2026 herdoopt VIKTOR TSARYOV.

MARIANNE K, IMO 1112472 (NB-340), General Cargo Ship, 13-1-2026 kiel gelegd bij Jiangsu Dajin Heavy Industry Co. Ltd. onder bouwnummer JIANGSU DAJIN DJHC6122, 4-4-2026 te water gelaten, 15-6-2026 geplande oplevering, 6-2026 proefvaart onder Chinese vlag als DA JIN 88, 28-6-2026 opgeleverd als MARIANNE K. aan Krohn & Co. GmbH & Co. K.G., Hamburg, vlag: Nederland (PBUG). 7-7-2026 ETA te Singapore vanaf Changzhou. 3.961 GT, 1.923 NT, 5.200 DWT, 89.99 (88,07) x 15,45 x 8,80 x 6,200 meter.

MERWEBORG, IMO 9142552 (NB-218), Type Bijlsma Trader 9000, 29-3-1997 kiel gelegd, 21-8-1997 te water gelaten, 8-10-1997 gearriveerd te Velsen vanaf de werf, 9-10-1997 opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma B.V., Lemmer (678) aan C.V. Scheepvaartonderneming "Merweborg", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. Brandmerk 6354 Z G 1997, roepsein PDAW. 6.540 GT, 3.464 NT, 9.400 DWT, 134,50 (127,20) x (16,50) x 9,80 x 7,110 meter, 1 ruim, B 13.059 m³, 604 TEU, 15 kn. 7.178 EPK, 5.280 kW, 8 cyl, 4 tew, Wärtsilä 8L38, Stork-Wärtsilä Diesel B.V., Zwolle. Zusterschip van de MARKBORG. 9-11-2000 in charter bij Mediterranean Shipping Co. S.A., Genève, herdoopt MSC BOTHNIA. 22-7-2002 herdoopt MERWEBORG. 30-12-2003 verkocht aan W. Waller KG, m.s. Margreth, Hemmoor, thuishaven en vlag: Willemstad-N.A., in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en Esmeralda Schiffahrts-Verwaltungsges.m.b.H., roepsein PJMY. 5-2004 verkocht aan M.S. Magreth Schiffahrtsgesellschaft.m.b.H. & Co. K.G., Willemstad-N.A., in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en Esmeralda Schiffahrts-Verwaltungsges.m.b.H., Hemmoor. 21-7-2009 (e) in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en Esmeralda Schiffahrts- Verwaltungsges.m.b.H. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 26-6-2015 verkocht aan Scheepvaartonderneming Merweborg B.V., Delfzijl, roepsein PDBM, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en Favoriet Shipmanagement B.V., Delfzijl. Nieuw brandmerk 24067 Z 2015.

Detentie te Antalya

De MERWEBORG werd op 1 juni 2026 in Antalya aangehouden vanwege negen tekortkomingen, waarvan er zeven als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding:

- 1) Reddingsmiddelen – Reddingsboten: Niet goed onderhouden
- 2) Reddingsmiddelen – Reddingsboten: Niet goed onderhouden
- 3) Levensreddende apparaten - Voorbereidingen treffen voor het te water laten van reddingsvaartuigen: Niet goed onderhouden
- 4) Brandveiligheid - Brandpompen en hun leidingen: Niet zoals vereist
- 5) Preventie van vervuiling - Olie aan boord behouden: Vermist
- 6) Preventie van vervuiling - Pomp-, leiding- en afvoersystemen: Niet zoals vereist
- 7) ISM - ISM-certificaat: Niet zoals vereist

Het schip is op 8 juni weer vrijgegeven en verliet de haven van Antalya op weg naar Hafnarfjordur, IJsland met een ETA van 29 juni 2026. (Timsen, 9-6-2026).



MIGHTY SERVANT 3, IMO 8130899 (NB-157), 1983 kiel gelegd, 30-10-1983 te water gelaten als MIGHTY SERVANT 3, 1-1984 opgeleverd door Oshima Shipbuilding Co. Ltd., Nagasaki (10074) aan Wijsmuller "Mighty Servant III" B.V., IJmuiden, in beheer bij Wijsmuller Beheer B.V., IJmuiden. 1988 in beheer bij Wijsmuller Ship Management B.V. 1993 eigenaar: Wijsmuller Mighty Servant III N.V., Willemstad-N.A.

1994 verkocht aan Mighty Servant 3 N.V., Willemstad-N.A., 1-1-1994 in beheer bij DOCKWISE N.V. 9-5-2001 verkocht aan Mighty Servant 3 B.V., Rotterdam. 6-12-2006 bij Luanda, Angola tijdens het lossen van het booreiland ALEUTIAN KEY gezonken, de bemanning is aan boord genomen van een ander schip, het booreiland liep geen schade op en is naar de locatie gesleept, 5-2007 gelicht door SMIT Salvage met o.a. de TAKLIFT 7 en de SMIT ORCA, 26-5-2007 teruggeven aan de eigenaar, 17-6-2007 gearriveerd te Kaapstad achter de sleepboot DE DONG, 21-6-2007 in dok gezet voor inspectie en tijdelijke reparatie, door de sleepboot RED SEA FOS naar de Bahamas gesleept, 5-2-2008 gearriveerd te Freeport, bij Grand Bahama Shipyard Ltd. te Freeport gerepareerd. 25-5-2009 (e) onder de vlag van Ned. Antillen gebracht, thuishaven: Willemstad-N.A., roepsein PJWM, 7-8-2009 in dienst bij Dockwise Ltd. 8-5-2013 in beheer bij Anglo-Eastern Ship Management, Hong Kong. 6-2026 vlag: Malta (9HA6539). (Foto: Teun van der Zee).

NILEDUTCH GEMSBOK, IMO 9241475 (NB-340), Container Ship (Fully Cellular), 25.407 GT, 12.733 NT, 33.767 DWT, 2478 TEU, 5-9-2003 opgeleverd door Aker MTW Werft G.m.b.H. (018) als NORDBALTIC aan Reederei "Nord" Klaus E. Oldendorff, G.m.b.H., Hamburg, vlag: Cyprus. 11-2003 vlag: Isle of Man, 11-2003 herdoopt CMA CGM ROMANIA. 2011 herdoopt BALTIC. 2-2012 vlag: Cyprus. 8-2018 verkocht aan Nordbaltic Shipping Co. Ltd., 8-2018 vlag: Portugal (Madeira), in beheer bij Reederei Nord G.m.b.H., Hamburg. 12-2008 herdoopt NORDBALTIC. 12-2012 herdoopt NILEDUTCH GEMSBOK. 9-2015 herdoopt BALTIC. 9-11-2021 verkocht aan Nordbaltic Shipping & Trading Ltd., Liberia (5LDA4), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. en MSC Shipmanagement Ltd., 11-2021 herdoopt MSC BALTIC III. 3-2-2025 van Montréal naar Corner Brook, 10-2-2025 ETA te Corner Brook. 15-2-2025 tijdens een reis van Montréal naar Corner Brook tijdens slecht weer in de Bay of Islands, St. Lawrence Golf aan de grond gelopen.

De voorbereidingen voor het bergen zijn begonnen

Ruim een jaar nadat de MSC BALTIC III aan de grond liep voor de westkust van Newfoundland, is de bergingsoperatie in volle gang. Het gebied rond Cedar Cove is veranderd in een grote bouwplaats, waar tientallen arbeiders voorbereidingen troffen voor de aanleg van toegangswegen voor het afvoeren van de in stukken gezaagde scheepsdelen. (Timsen, 4-6-2026. Foto: Canadian Coast Guard).



De ontmanteling van het wrak is begonnen

Resolve Marine is begonnen met de ontmanteling van de MSC BALTIC III. De sleepboot MM NEWFOUNDLAND (IMO: 835619) ondersteunde de werkzaamheden. De voortgang werd geboekt dankzij gunstige weersomstandigheden, waardoor de toegang tot de wraklocatie werd verbeterd en verdere ontmanteling en verwijdering van materiaal mogelijk werd. Ook werd er gewerkt aan de infrastructuur voor de toegang, waaronder een zigzagweg naar het strand en verbeteringen aan de toegangsweg naar Cedar Cove. Bemanningen van de Canadese kustwacht bleven het schip regelmatig inspecteren door middel van dronevluchten, inspecties op het water en door aan boord van het wrak te gaan. Er is geen significante verandering in de toestand van het schip geconstateerd. Dagelijkse monitoring van de kustlijn werd voortgezet wanneer dit veilig was, waarbij beperkte hoeveelheden teerklonten en met olie vermengd afval werden aangetroffen. Deze werden schoongemaakt en verwijderd. (Timsen, 24-6-2026).

NORCLIFF, IMO 7226952, ro-ro vrachtschip, 15-12-1972 (e) opgeleverd door Ankerløggen Verft A/S, Florø (90). als ANU aan Alander Frachtschiff K.G., Hamburg-West Duitsland.

1.585 BRT, 591 NRT, 2.670 DWT. 108,31 (100.01) x 21,04 x 12.58 x 4,934 meter. 12 passagiers. 45 trailers. B 8.268 m³. 600 ton bunkers, verbruik 24 ton/dag. 17,5 kn. Zusterschepen: ILKKA, LALLI en LEILA. 8.000 EPK, 5.968 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, 400 x 460, Pielstick 8PC2L, Lindholmens Motor Akt. Gothenborg.

9-1972 ingezet voor Avomeri Line Oy, Helsingfors, Finland tussen Helsingfors, Helsingborg en Århus. 2-5-1973 t/m 12-6-1974 in charter bij North Sea Ferries, Rozenburg, herdoopt NORCLIFF. In dienst tussen Rotterdam en Hull. 13-6-1974 na afloop van het NSF charter herdoopt ANU. 1979-1980 in charter bij Line. In dienst tussen Gothenborg en Immingham. 6-1978 verkocht aan Tejo Leasing Ltd., Sark, Engeland, thuishaven en vlag: Londen-U.K. 6-1980 t/m 9-1980 in charter bij British Railways. In dienst tussen Fishguard en Rosslare. 9-1980 verkocht aan Latila Shipping Ltd. Londen-U.K. (Javelin Shipping Co. Ltd., Jersey), herdoopt LUNE BRIDGE. 1980: 1.566 BRT, 591 NRT, 2.677 DWT. 200 TEU. 18 kn.

10-1980 t/m 13-12-1980 in charter bij Sealink U.K. Ltd. (British Railways). In dienst tussen Belfast en Heysham. 1980 herdoopt LADY CATHERINE.

18-12-1980 t/m 8-1981 in charter bij B&I Line. In dienst tussen Dublin en Holyhead.

1981 verkocht aan Lakespan Marine Inc., Toronto-Canada (), herdoopt LAKESPAN ONTARIO.

6-8-1981 t/m 2-1982 ingezet tussen Oshawa en Oswega.

1982 verkocht aan Cenargo Ltd., Londen-U.K. (GCVZ), in beheer bij Triport Ferries (Management) Ltd.

1982 tot 1985 in dienst bij Royal Fleet Auxiliary (Ministry Of Defence) Londen (MoD charter). In de Falklandoorlog gevaren met materiaal en deed dienst als troepentransportvaartuig. 1.591 BRT, 560 NRT, 2.677 DWT. 1983 herdoopt SIR LAMORAK (L 3532).

1986 verkocht aan Cenargo Navigation Ltd., Douglas-Isle Of Man, in beheer bij Denholm Ship Management Ltd. 1986 herdoopt MERCHANT TRADER. 1986 1.577 BRT, 549 NRT. 2.677 DWT.

4-8-1987 verkocht aan Scout Shipping Co. Ltd., Nassau-Bahamas (C6DB3), in beheer bij Mols Linien A/S. en J. Lauritzen A/S, 1987 herdoopt MOLS TRADER.

8-8-1987 verkocht aan Difko, 8-1987 in charter bij Mols Linien, Ebeltoft, Denemarken. 8-1987 in dienst tussen Sjællands Odde en Ebeltoft. 26-8-1987 herdoopt MADS MOLS.

1988 verkocht aan K/S Bahamadifko LXII, Nassau-Bahamas, in beheer bij Mols Linien A/S voor Dansk Investeringsfond af 1 Juli 1976, Kopenhagen.

17-3-1989 laatste afvaart voor Mols Linien.

1989 tot 1992 in charter bij Mainland Market Deliveries, Engeland, in beheer bij Difko Kopenhagen, 6-5-1989 in dienst Portsmouth Ferries en herdoopt PRIDE OF PORTSMOUTH. 1990 in beheer bij Commodore Shipping Co. Ltd., St. Sampson, Commodore Ship Management Ltd., Nassau, Bahamas en Difko Kopenhagen. In dienst tussen Portsmouth en de Kanaaleilanden.

1991 herdoopt NORMAN COMMODORE.

1992 in charter bij Commodore Ferries Ltd., Guernsey, in dienst tussen Guernsey en Jersey.

11-12-1993 brand uitgebroken aan boord, naar Rotterdam gesleept, later naar Newcastle voor de reparatie.

25-3-1994 verkocht aan Clare Business Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Goliat Shipping A/S, Oslo, herdoopt CLARE. In dienst tussen Guernsey en Jersey. 1994 6.040 GT, 1.812 NT. 2.677 DWT.

18-12-1995 verkocht aan Rederi Ab Lillgaard, Mariehamn-Finland (OJHC), herdoopt FJÄRDVÄGEN.

12-1995 in dienst tussen Långnäs, Åland, Finland en Nådendal/Naantali, Finland.

30-12-2013 verkocht aan Fjärdvägen Rederi AB, Finland, in beheer bij Rederi Ab Lillgaard, Mariehamn.

Onderzoek naar olielek

Op de FJÄRDVÄGEN is een lekkage van hydraulische olie ontdekt. De olieplek kan al langere tijd aanwezig zijn. Onderzoekers hebben een strafrechtelijk onderzoek ingesteld naar de vervuiling. De kustwacht van Åland ontdekte de olielek onlangs tijdens een inspectie in de haven van Långnäs, samen met het veiligheidsagentschap Trafi. Ze ondervroegen de bemanning en namen oliemonsters van zowel het schip als het water. De oliemonsters werden naar het laboratorium van het Centraal Bureau voor Onderzoek in Helsinki gestuurd. Het was de bedoeling om de lekkende boegschroef te repareren tijdens het droogdok van de "Fjärdvägen" in de periode van 4 tot en met 15 januari 2016. (Timsen, 8-12-2015).

Buiten dienst gestelde veerboot ligt te Mariehamn

Op 11 juni 2026, rond lunchtijd, voer de FJÄRDVÄGEN Västerhamn binnen en verder noordwaarts naar Svibyvik, waar ze aanmeerde aan de kade in Rossen. Het schip was niet langer in dienst, nadat het was vervangen door een nieuwe FJÄRDVÄGEN. Ze was verhaald vanuit Långnäs om haar uit de weg te ruimen. Eckerö Link had in mei aangekondigd dat het, na slechts vijf maanden met de nieuwe FJÄRDVÄGEN in dienst, de STENA NAUTICA had gekocht, die beter was geoptimaliseerd voor de route Långnäs-Nådendal. De deal omvatte de aankoop van een laadklep die nodig is voor het laden van de beneden- en bovendekken, wat op zijn beurt aanpassingen in de haven van Långnäs vereist. Die werkzaamheden zullen uiteindelijk beginnen. De oude FJÄRDVÄGEN is te koop aangeboden en zou tot nader order in Mariehamn blijven liggen. De STENA NAUTICA zal naar verwachting ergens in de herfst in dienst worden genomen. (Timsen, 12-6-2026).

NORSTREAM, IMO 9186194 (NB-216), 1-1999 kiel gelegd, 2-7-1999 te water gelaten, 20-10-1999 in Finland gedoopt NORSTREAM door Anna Rettig, 27-10-1999 opgeleverd door Aker Finnyards Oy, Rauma (425) aan Bore Stream B.V., Rotterdam, in beheer bij Bore Shipowners B.V., Rotterdam. Roepsin PCCD.



19.992 GT, 5.998 NT, 11.585 DWT. 180,00 (166,20) x 25,50 x 8,50 x 6,000 meter. 12 passagiers, 2.600 m. opstellengte, 370 en 2.100 ton bunkers, 21 kn. 25.695 EPK, 18.900 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 460 x 580, Wärtsilä 9L46C, Wärtsilä N.S.D. Finland Oy, Turku. 29-10-1999 vertrokken van Rauma naar Middlesbrough, 31-10-1999 gearriveerd op eerste reis te Middlesbrough, 1-11-1999 in dienst op de route Middlesbrough-Zeebrugge. 15-10-2002 ingezet voor P&O Ferries tussen Middlesbrough en Zeebrugge. 8-2014 (e) verkocht aan Bore Ltd., Helsinki, vlag: Nederland. (Foto: Teun van der Zee, 18-2-2007).

De mensen die vastzaten in de container waren afkomstig uit Afghanistan.

De 35 mensen die vastzaten in een container aan boord van de NORSTREAM waren afkomstig uit Afghanistan. Een man overleed ter plaatse in de haven van Tilbury aan de Theems. Vier van de overlevenden lagen op 17 augustus nog in het ziekenhuis. De grenswacht was van plan met hen te spreken via tolken, zodat ze konden achterhalen wat er precies was gebeurd en hoe ze in de container terecht waren gekomen. De politie vermoedde dat ze aanhangers van het Sikhisme waren. Onder de vastzittende personen bevonden zich 13 kinderen van 12 jaar of jonger. De overleden man was vermoedelijk in de veertig. Alle containers aan boord van het schip werden doorzocht, maar er werden geen andere personen aangetroffen. (Timsen, 18-8-2014).

29-4-2015 (mt) onder Finse vlag gebracht, roepsein OJRC. 6-2016 de Rederij Bore Ltd., Helsinki verkocht aan Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam.

Motorstoring en schoorsteenbrand

Onderweg van Rotterdam naar Tilbury vatte de NORSTREAM in de nacht van 23 juni 2026 vlam. Door een storing bleef slechts één motor operationeel nadat een turbocompressor defect raakte en er brand in de schoorsteen uitbrak. Er vielen geen slachtoffers. De veerboot was op 23 juni om 20.30 uur vertrokken vanuit Europoort Rotterdam voor de negen uur durende overtocht naar Tilbury (London Thames).

Het schip bleef tot ongeveer 5 uur 's ochtends op 25 juni voor anker liggen, tien zeemijl ten noorden van Margate, in afwachting van sleepbootassistentie. Het arriveerde uiteindelijk rond 10.30 uur. De NORSTREAM hervatte na reparatie op 26 juni de dienst en vertrok op 27 juni terug naar Rotterdam.

Het schip werd door P&O Ferries gecharterd van de Finse rederij Bore, onderdeel van de Nederlandse Spliethoff-groep. (Timsen, 27-6-2014).

NORTHERN PURPOSE, IMO 1045265 (NB-336), CO2 Tanker, 10.627 GT, 3.189 NT, 10.158 DWT, 23-6-2025 te water gelaten bij Dalian Shipbuilding Offshore Co. Ltd. onder bouwnummer DALIAN OFFSHORE G7500-4, 3-2026 geplande oplevering, 29-5-2026 opgeleverd als NORTHERN PURPOSE aan Plover Shipping Corp., vlag: Portugal (Madeira) (CQSY), in beheer bij Northern Lights JV DA, Stavanger en Bernhard Schulte Shpmanagement (U.K.) Ltd., Newcastle upon Tyne, Bernhard Schulte Shipmanagement (Cyprus) Ltd. en Shell.

OOSTERSTRAAT, IMO 9195705 (NB-296), 29-5-1998 kiel gelegd, casco gebouwd bij ATVT Zavod "Leninska Kuznya", Kiev (9340), 12-10-2001 opgeleverd door Scheepswerf Damen Bergum B.V., Bergum (9340) als OOSTERSTRAAT aan C.V. Scheepvaartonderneming Oosterstraat, Groningen (PBDV), in beheer bij Armawa Shipping & Trading B.V., Haren. 2.545 GT, 1.460 NT, 3.400 DWT. 193 TEU. 16-12-2002 (e) thuishaven: Willemstad-N.A. (PJBR). 7-2004 verkocht aan Beheermaatschappij "Oosterstraat", Willemstad-N.A., in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten. 12-2004 verkocht aan M.S. "HC Hanna" Schiffahrtsges.m.b.H., Lingen, vlag: Antigua & Barbuda (V2OY6), in beheer bij Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, 16-12-2004 te Emden herdoopt HC HANNA. 19-12-2004 vertrokken van Emden naar Dublin. 2007 verkocht aan C.V. Rederij K&T Holland, thuishaven Delfzijl (PBLT), in beheer bij Flagship Management Company B.V., 24-10-2007 te Emden herdoopt GEERT K.



10-2008 verkocht aan K&T Holland C.V. III, Delfzijl, in beheer bij Flagship Management Co. B.V. 11-2017 verkocht aan K&T Holland C.V. XII, in beheer bij Flagship Management Co. B.V. 26-3-2021 (e) verkocht aan Geert Marine Ltd., Majuro, Marshall Islands, vlag: Panama (3ENB7), in beheer bij Regency Ship Management S.A., Istanbul, 13-4-2021 (F) te Istanbul herdoopt GEERT. 25-7-2022 (F) vlag: Barbados (8PCO2). 26-7-2022 in beheer bij Baden Ship Management S.A. 27-2-2025 in beheer bij Century Shipmanagement S.A. 31-10-2025 in beheer bij UK Shipmanagement Ltd. 11-6-2026 verkocht aan Kalimche Shipping & Trading, Istanbul, vlag: Panama (3E8042), 6-2026 herdoopt GEMLIK. (Foto GEERT K.: Arjan Elmendorp, 16-3-2014, Maasmond).

ORANGE FROST, IMO 9797656 (NB-329), Refrigerated Cargo Ship, 15-12-2015 kiel gelegd, 18-2-2017 te water, 23-1-2018 opgeleverd door Jong Shyn Shipbuilding Co. Ltd. (J290) als HSIANG HAO aan Ryoma Marine Transport Corp., Kaohsiung City, Taiwan, vlag: Panama (HOFD), in beheer bij Ryoma Marine Transport Corp., Kaohsiung City en Ocean Grow International Shipmanagement Consultant Corp., Kaohsiung City. 7.139 GT, 3.163 NT, 8.726 DWT. 137,01 (130,50) x 20,50 x 10,30 x 7,165 meter. 8.324 m3. 4.440 kW, 6 cyl, 2 tew, 350 x 1400, 173 rpm., The Hanshin Diesel Works Ltd., Akashi Factory. 2021 (NK) verkocht aan Prosper Sunwaito S.A. 20-12-2021 thuishaven en vlag: Willemstad-Curaçao (PJGI), 20-12-2021 herdoopt ORANGE FROST. 21-12-2021 (e) verkocht aan Orange Frost Shipping Co. N.V., Curaçao (PJGI), in beheer bij Seatrade Shipmanagement B.V. 29-5-2025 van Douala naar Matadi. 30-5-2025 op ongeveer 110 zeemijl ten zuiden van de kust, tussen Nigeria en Sao Tomé en Príncipe, geënterd door een groep van zeven gewapende piraten, apparatuur op de brug beschadigd, een matroos gewond en de Russische tweede machinist, ontvoerd, de overige opvarende verbleven in de citadel. 31-5-2025 meldde MDAT-GoG dat het schip was doorzocht en bevestigde dat er geen piraten meer aan boord waren. 6-2026 vlag: Panama (3E9584).



P&O NEDLLOYD ANTISANA, IMO 9215919 (NB-217), aanvankelijk CAROLINE SCHULTE 28-5-2001 kiel gelegd, 15-10-2001 opgeleverd als THEKLA SCHULTE door Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd. (1301) aan Navina Schiffsbetriebsgesellschaft G.m.b.H. & Co. m.s. "Thekla Schulte", Monrovia-Liberia, in beheer bij Vorsetzen

Bereederungs- und Schiffahrtskontor G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Bernhard Schulte G.m.b.H. & Co. K.G. 2001 in beheer bij Bernhard Schulte Shipmanagement (Deutschland) G.m.b.H. & Co. K.G. 12-11-2001 (e) herdoopt P&O NEDLLOYD ANTISANA. 14-11-2005 te Singapore herdoopt THEKLA SCHULTE. 22-5-2007 (e) verkocht aan Pesak Island Shipping Co. Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Bernhard Schulte Shipmanagement (Singapore) Pte Ltd. 2-6-2010 (e) in beheer bij Bernhard Schulte Shipmanagement (Hellas) SPLLC, Athene. 7-2015 en-bloc met ANNA SCHULTE, SUSANNE SCHULTE, MARIANNE SCHULTE en CAP BIANCO (ESTHER SCHULTE) verkocht aan A.P. Møller Singapore Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Maersk Line A/S, Kopenhagen, 7-2015 herdoopt MAERSK NORTHAMPTON. 5-11-2025 verkocht aan Weysen Shipping Inc., Palau, in beheer bij Negmar Teknik Gemi Isletmeciligi AS, Istanbul, 11-2025 herdoopt NORTHAMPTON. 3-2026 vlag: Bahamas (C6JA9), 3-2026 herdoopt BAMSI BEYREK. (Foto THEKLA SCHULTE: Arjan Elmendorp, 27-4-2015).

P&O NEDLLOYD MELBOURNE, IMO 9062984 (NB-218), 28-5-1993 kiel gelegd, 24-6-1994 te water gelaten, 7-12-1994 opgeleverd door Stocznia Gdynia S.A., Gdynia (8111/1) als CORAL SEATEL aan Coral Seatel Navigation Co., Limassol-Cyprus in beheer bij Islamar Shipmanagement Co. Ltd., Limassol. 23.540 GT, 10.977 NT, 30.621 DWT, 187,16 (175,00) x (30,00) x 16,75 x 11,500 meter, 2078 TEU, 24.419 EPK, 17.962 kW, 6 cyl, 2 tew, Sulzer 6RTA72U, Korea H.I. & Constructions Co. Ltd., Changwon. 9-12-1994 herdoopt CONSHIP SYDNEY. 8-4-1998 herdoopt CORAL SEATEL. 30-9-1998 herdoopt P&O NEDLLOYD MELBOURNE. 2001 verkocht aan CPS Number 1 Ltd., Liberia, in beheer bij United Anglo-Eastern Ship Management Ltd., Hong Kong. 3-7-2001 (GL) herdoopt TMM GUADELAJARA. 2002 vlag: Isle of Man. 2003 thuishaven en vlag: Londen-U.K. 18-6-2003 herdoopt CANMAR DYNASTY. 6-2002 (e) in beheer bij CP Ships Inc. 3-2004 (e) in beheer bij CP Ships UK Ltd. 7-2005 herdoopt CP DYNASTY. 1-2006 herdoopt SYDNEY EXPRESS. 24-7-2006 (e) verkocht aan Hapag-Lloyd Ships Ltd., U.K., in beheer bij Anglo-Eastern Ship Management Ltd. voor Hapag-Lloyd A.G. 19-6-2015 verkocht aan Union Shipping & Trading Corp., Liberia, in beheer bij Chartworld Shipping Corp., Athene en MSC Shipmanagement Ltd., 6-2015 herdoopt MSC HINA. 18-6-2018 verkocht aan Hina Maritime Ltd., Liberia, in beheer bij Chartworld Shipping Corp., Athene en MSC Shipmanagement Ltd.

Containerschip moest worden gekoeld vanwege brand in mobiele kraan

Een mobiele kraan vatte vlam op de avond van 22 juni 2026 in de haven van Durban, bij ligplaats D in het Point-gebied. De werkzaamheden werden ongeveer een uur lang onderbroken, terwijl hulpdiensten en een sleepboot ter plaatse kwamen. De mobiele kraan bevond zich op dat moment voor de MSC HINA voor laad- en loswerkzaamheden. De aanwezige sleepboot sproeide water met een kanon over het dek van het schip. Er zijn geen meldingen van gewonden en de oorzaak van de brand is niet direct duidelijk, hoewel een lekkende of gebroken brandstofleiding mogelijk de oorzaak was. De omvang van de schade aan de apparatuur is nog niet bekendgemaakt. Het schip lag op 24 juni nog steeds stil in de haven. (Timsen. 24-6-2026). (7-7-2026 nog te Durban).

P&O NEDLLOYD ROTTERDAM, IMO 9153862 (NB-340), 27-2-1998 te water gelaten bij Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd., Kure Shipyard, (I.H.I.), Kure (3089), 11-6-1998 opgeleverd (LR) aan Scheepvaartmaatschappij de Rotterdamsche Compagnie B.V., Rotterdam, roepsein PDHP, in beheer bij P&O Nedlloyd B.V., Rotterdam. 80.942 GT, 48.880 NT, 88.669 DWT. 299,90 (283,80) x 42,83 x 24,40 x 14,035 meter. 7 containerruimen, 6673 TEU, 24,5 kn. 89.564 EPK, 65.880 kW, 12 cyl, 2 tew, 960 x 2500, 100 omw/min., Sulzer 12RTA96C, Diesel United Ltd., Aioi. 5-7-1998 gearriveerd te Kobe op de 1e reis, 3-8-1998 gearriveerd in de Europoort, 29-9-1998 aan de Wilhelminakade te Rotterdam gedoopt P&O NEDLLOYD ROTTERDAM door H.K.H. Prinses Margriet. 1-2005 in beheer bij Blue Star Shipmanagement B.V., Rotterdam. 21-2-2006 om 18:00 uur gearriveerd bij Maas-center-boei bestemd voor de Amazonehaven, 22-2-2006 in de Amazonehaven herdoopt MAERSK KALMAR, 23-2-2006 vertrokken met bestemming Felixstowe. 2006 in beheer bij Maersk Ship Management B.V., Rotterdam. 20-10-2008 (e) verkocht aan Maersk B.V., Rotterdam, in beheer bij Maersk Ship Management B.V. 23-4-2009 in beheer bij Maersk Ship Management B.V. en Møller-Mærsk A/S. 16-3-2010 in beheer bij Maersk Line (U.K.) Ltd. 8-2010 in beheer bij Maersk Co. Ltd. 7-5-2013 tijdens een reis van Antwerpen naar Bremerhaven op de aanloop van de Weser om 16:00 uur in aanvaring gekomen met CONMAR AVENUE (IMO 9483358, Buss Capital G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, bouwjaar 2012, 10.585 GT, reis: Hamburg naar Bremerhaven), de CONMAR AVENUE liep vervolgens aan de grond waarop de scheepvaart op de Weser kwam stil te liggen, de RT PIONEER, RT DARWIN, BUGSIER 6, ELBE en EMS maakten vast op de CONMAR AVENUE en brachten het schip in de avond vlot, de MAERSK KALMAR zette de reis voort met escorte van een sleepboot en is te Bremerhaven op schade aan stuurboord onderzocht, 17-5-2013 gearriveerd bij Damen Shiprepair Rotterdam B.V. te Schiedam voor reparatie en dokbeurt. 3-7-2013 verhaald van de Wiltonhaven naar de Europahaven. 17-11-2020 (e) verkocht aan Kalmar Maritime LLC, 17-11-2020 (mt) te Ambarli, Turkije onder de vlag van Liberia gebracht, thuishaven: Monrovia, roepsein D5YU7, in beheer bij ConChart Commercial Inc., Athene en Technomar Shipping Inc., Athene. 10-2023 herdoopt EPAMINONDAS.

EPAMINONDAS onder vuur

Op 22 april 2026 om 6.55 uur Griekse tijd werd het containerschip EPAMINONDAS (IMO: 9153862) zonder waarschuwing beschoten door een kanonneerboot van de Iraanse Revolutionaire Garde (IRGC). De aanval veroorzaakte aanzienlijke schade aan de brug van het schip, ongeveer 15 zeemijl ten noordoosten van

Oman in de Straat van Hormuz. De kanonneerboot naderde het schip en opende het vuur, ondanks het ontbreken van VHF-contact. Er werden geen branden of milieuschade gemeld. Alle bemanningsleden zouden ongedeerd zijn. Het containerschip was eerder op de hoogte gesteld van een eventuele toestemming om de straat te passeren. De autoriteiten onderzochten nu de authenticiteit van het bericht over de doorvaartvergunning, inclusief de vraag of deze mogelijk frauduleus was. Het schip werd in beslag genomen en zou naar Iran worden overgebracht. (Timsen, 22-4-2026).

Containerschepen beschadigd door Iraanse kanonneerboot

Op 22 april 2026 om 06:55 uur Griekse tijd werd de EPAMINONDAS, met 21 bemanningsleden aan boord, zonder waarschuwing beschoten door een kanonneerboot van de Iraanse Revolutionaire Garde (IRGC). De brug van het schip raakte zwaar beschadigd. Het incident vond plaats op ongeveer 15 zeemijl ten noordoosten van Oman in de Straat van Hormuz. De kanonneerboot naderde het schip en opende het vuur, ondanks het ontbreken van VHF-contact. Er werden geen branden of milieuschade gemeld. Alle bemanningsleden bleken ongedeerd. Het containerschip was eerder op de hoogte gesteld van een eventuele toestemming om de straat te passeren. De autoriteiten onderzochten nu de authenticiteit van dit bericht, inclusief de vraag of het mogelijk frauduleus was. Het schip werd in beslag genomen en zou naar Iran worden gebracht. Op 23 april lag het voor anker op positie 26.57 NB en 056.22 OL.

De UKMTO heeft ook een melding ontvangen van een incident op acht zeemijl ten westen van Iran. De EUPHORIA (IMO: 9235828) werd beschoten op ongeveer acht zeemijl ten westen van Iran om 06:38 UTC. Het schip was om 01:10 UTC begonnen aan de doorvaart door de Straat van Hormuz, met Jeddah als bestemming. De bemanning was ongedeerd en er was niemand vermist. Er werd geen schade aan het schip gemeld. Op 23 april lag het schip voor anker op positie 25.25 NB en 056.37 OL.

Op 22 april werd ook een derde schip aangevallen, de MSC FRANCESCA (IMO: 9401116), dat probeerde de zeestraat te passeren. Het schip bevond zich op ongeveer zes zeemijl van de Iraanse kust en voer zuidwaarts de Golf van Oman uit. Het containerschip werd door de Revolutionaire Garde (IRGC) gesignaleerd en kreeg de opdracht om voor anker te gaan. Het schip meldde schade aan de romp en de accommodatie. Het schip werd in beslag genomen en zou naar Iran worden gebracht. Op 23 april lag het voor anker op positie 26.29 NB en 056.55 OL.

De UKMTO was op de hoogte van de hoge activiteit in de zeestraat en moedigde schepen aan om verdachte activiteiten te melden. (Timsen, 13-5-2026).

Bemanningsleden van het in beslag genomen schip gerepatrieerd

De Iraanse Revolutionaire Garde heeft acht bemanningsleden van de EPIMONIDAS vrijgelaten. Ze zijn gerepatrieerd en de verwachting is dat er de komende dagen nog meer bemanningsleden zullen worden vrijgelaten. Vier bemanningsleden van het schip zijn inmiddels teruggekeerd naar Oekraïne en herenigd met hun families. Het Oekraïense ministerie van Buitenlandse Zaken heeft via de Oekraïense ambassade in Griekenland gewerkt aan de vrijlating van de bemanning, die sinds april vastzat.

Het Filipijnse ministerie voor Migrantenarbeiders meldde ook dat vier bemanningsleden van hetzelfde schip eind juni in de Filipijnen waren aangekomen. Ze verkeerden in goede gezondheid, maar werden medisch onderzocht. Twee andere zeevarenden waren al eerder van het schip teruggekeerd naar de Filipijnen. Er werd verwacht dat nog een bemanningslid op 25 juni zou aankomen, terwijl drie anderen nog in Iran verbleven. De verwachting was dat de overige bemanningsleden gerepatrieerd zouden kunnen worden zodra de Iraanse militaire autoriteiten daarvoor toestemming hadden gegeven.

De EPIMONIDAS probeerde op 22 april de Straat van Hormuz te doorkruisen en werd beschoten op ongeveer acht zeemijlen van Iran. De brug van het schip raakte zwaar beschadigd. De Revolutionaire Garde (IRGC) bestormde het schip en dwong het naar Iran te varen, samen met de MSC FRANCESCA, die ook onder vuur werd genomen voordat ze geënterd werd. De IRGC beweerde dat de schepen zonder toestemming de Straat van Hormuz hadden proberen binnen te varen. (Timsen, 25-6-2026).

PACIFIC PRINCESS, IMO 7819034 (NB-285), 25-5-1979 opgeleverd door Scheepswerf & Machinefabriek Ysselwerf B.V. (192) als PACIFIC PRINCESS aan Primlaks (Pacific Princess) B.V., Rotterdam, in beheer bij Primlaks B.V., Rotterdam. 1.416 BRT, 752 NRT, 2.991 DWT. 10-1983 verlengd bij Van der Giessen-de Noord B.V., Krimpen a/d IJssel, 3.038 BRT, 2.715 NRT, 3.434 DWT. 9-1990 verkocht aan Pacific Princess Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Univan Ship Management Ltd. 1-1996 verkocht aan Sea Power Investment S.A., Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., herdoopt SARONIC PRIDE. 10-1998 verkocht aan Apirachai Sea Transportation Co. Ltd., Bangkok-Thailand, herdoopt APIRACHAI REEFER 2. 6-2012 verkocht aan Seavic Reefer Liner Co. Ltd., Thailand, in beheer bij Seavic Food Industries Co. Ltd., Mahachai, Amphoe Muang, Samut Sakhon, Thailand, 6-2012 (e) herdoopt SEAVIC PRINSES. 4-4-2019 (e) verkocht aan Square Center Group Co. Ltd., Hong Kong, vlag: Mongolië, roepsein JVCK7, in beheer bij Hong Kong Qihang International Shipping Management Ltd., Hong Kong, China. 5-2019 herdoopt OCEAN PRINCE. 21-6-2019 in beheer bij Square Center Group Co. Ltd., Hong Kong. 19-8-2021 (mt) gearriveerd te Busan. 8-2021 (e) te Busan herdoopt HUGE LUCK 9. 1-7-2026 herdoopt PLUTUS.

PACIFIC REEFER, IMO 9179268 (NB-312), 12-1-1999 opgeleverd door ShinKochijyuko Co. Ltd. (7107) als PACIFIC REEFER aan F.J. Lines Inc., Panama (3FZN8), in beheer bij FukujinKisen Co. Ltd., Imabari. 9-2007 en-bloc met ATLANTIC REEFER verkocht aan Seatrade Groningen B.V. 3-3-2008 (e) verkocht aan Pacific Reefer Shipping Company B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Seatrade Groningen B.V., roepsein PJVM. 10-10-2010 vlag: Curaçao.



3-12-2011 gearriveerd te Shanghai om verlengd te worden bij Cosco Shanghai Shipyard, 16-12-2011 achter ruim II in twee stukken gesneden, 17-12-2011 voorschip 34 meter naar voren getrokken, 19-12-2011 door een drijvende kraan de 900 ton wegende sectie geplaatst, verlengd met 30 meter met 2 lengtes voor containers, 3-2-2012 proefvaart vanaf Shanghai na verlenging. 10-2013 verkocht aan Pacific Reefer Shipping Co. N.V., 10-2013 thuishaven: Monrovia, vlag: Liberia, roepsein D5FE3, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. en Seatrade Shipmanagement B.V. 12-2023 thuishaven Groningen, roepsein PBBS. 6-2026 thuishaven: Monrovia, vlag: Liberia, roepsein ASUN4. (Foto: Teun van der Zee, 30-9-2018, Prinses Beatrixhaven).

PATRICIA, IMO 9978509 (NB-324), Heavy Load Carrier, 16.762 GT, 14.600 DWT, 21-8-2023 in aanbouw onder bouwnummer WUHU W2233, 14-12-2024 te water gelaten, 2-2025 geplande oplevering, 8-6-2026 opgeleverd als PATRICIA aan Orca III Sal Shipping UG, Hamburg, vlag: Portugal (Madeira) (CQ2468), in beheer bij SAL Heavy Lift G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en JSI Alliance (Jumbo Shipping, SAL Heavy Lift & Intermarine). Twee kranen van 800 ton SWL, de derde in een serie van vijf schepen in de Orca Class.

POLAR SUN 9148192 (NB-223), 2000 opgeleverd als POLAR SUN aan "Polar Sun" B.V., Harlingen, in beheer bij Amasus Chartering B.V., 1-5-2001 in beheer bij RAH Management B.V., 2-9-2003 in beheer bij Q-Shipping B.V. 8-9-2003 in beheer bij Vertom Scheepvaart B.V. 12-1-2004 geregistreerd onder de vlag van Gibraltar als FRISIAN SUN, in beheer bij Roter Sand, 2004 in beheer bij Briese Schifffahrts G.m.b.H. & Co. 3-2010 (e) verkocht aan HOGLI AS, Gibraltar, in beheer bij Kopervik Ship Management AS, 23-3-2010 herdoopt FRI SKIEN. 4-2015 vlag: Cyprus, roepsein 5BFF4.

Wateroverlast bij La Hague

Op de middag van 7 juni 2026 kreeg de FRI SKIEN te maken met een lek en wateroverlast op ongeveer 20 mijl voor de kust van Cap de la Hague in het Engelse Kanaal, onderweg van Amsterdam naar Cherbourg. De Regionaal Operationeel Surveillance- en Reddingscentrum (CROSS) Jobourg werd hiervan op de hoogte gesteld. Hoewel het schip nog manoeuvreerbaar en navigeerbaar was, verzocht het om assistentie. De CROSS activeerde vervolgens niveau 2 van het maritieme noodplan van ORSEC (Organisatie voor Civiele Veiligheidshulp), in samenwerking met de Maritieme Prefectuur van het Kanaal en de Noordzee. Omdat het schip Cherbourg naderde, ging een beoordelings- en interventieteam aan boord, samen met brandweerlieden met pompapparatuur. Deze teams werden rond 19:00 uur overgebracht met behulp van de loodsboot vanuit de civiele haven van Cherbourg. Het beoordelings- en interventieteam stelde vast dat het schip gestabiliseerd was. Dankzij de gunstige weersomstandigheden besloten de reder, de maritieme prefectuur en de havenautoriteiten van Le Havre het schip naar de haven van Le Havre te sturen voor verdere inspecties en beoordelingen. Het schip meerde op 8 juni rond 16.00 uur aan in Le Havre, waar het tot en met 9 juni nog steeds lag. (Timsen, 9-6-2026).

Na reparaties verliet het schip de haven op 13 juni weer, op weg naar Pasajes met een verwachte aankomsttijd van 16 juni.

SANDRA, IMO 9195731 (NB-337) Combi Freighter 3800, casco gebouwd door Daewoo Mangalia Heavy Industries S.A., Mangalia (1015), 27-12-2000 proefvaart vanaf Harlingen, 29-12-2000 (officieel) opgeleverd te Harlingen door Damen Shipyards Bergum B.V., Bergum (369) als SANDRA aan Sandra Schifffahrt G.m.b.H. & Co. Reederei K.G., Willemstad-N.A., roepsein PJNN, 18-1-2001 proefvaart vanaf Harlingen, 2-2-2001 proefvaart, 3-2001 door Damen Shipyards Bergum B.V. overgedragen aan Reederei m.s. "Sandra"

Schiffahrt G.m.b.H. & Co. Reederei K.G., Willemstad-N.A., in beheer bij Intersee Schiffahrt G.m.b.H. & Co. KG, Haren/Ems. 23-7-2010 (e) in beheer bij Rass Schiffahrt G.m.b.H. & Co. K.G., Bramstedt, Duitsland. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 5-2011 vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2FP2, 16-5-2011 herdoopt HOHEGRUND. 14-8-2012 (e) verkocht aan Messenger Holding S.A., vlag Panama, roepsein 3EWD4, in beheer bij Munamar Denizcilik Ticaret Ltd. Şti., Istanbul, herdoopt LADY GUL. 31-3-2013 (e) in beheer bij GN Group Corp. Panama Istanbul Merkez Subesi, Istanbul. 2018 vlag: U.K., roepsein MCPH8. 2018 in beheer bij Faversham Ships Limited, herdoopt VENTURA. 15-8-2022 verkocht aan Casper Chartering Ltd., Isle of Man (MCPH8), in beheer bij Casper Chartering Ltd., South Killingholme, Immingham en Faversham Ships Ltd., East Cowes. 30-4-2015 in beheer bij Casper Chartering Ltd., South Killingholme, Immingham en Lee Shipping Co. Ltd. 9-12-2025 in beheer bij Casper Chartering Ltd., South Killingholme, Immingham en CCL Fleet Management Ltd., Grimsby. 18-2-2026 te Gdynia vast gehouden, nadat bij een inspectie acht gebreken waren geconstateerd, 28-2-2026 vrijgegeven en vertrokken naar Fredrikstad. 9-12-2025 in beheer bij Casper Chartering Ltd., Immingham en CCL Fleet Management Ltd., Grimsby. 5-2026 vlag: Antigua and Barbuda (V2B2054).

SCHEVENINGEN (M841), MMSI 228476600 (NB-325), 19-7-2023 gelegd bij Santierul Naval Giurgiu, de vierde in de serie van twaalf mijnenbestrijdingsvaartuigen gebouwd door Kership voor de algehele hoofdaannemer Naval Group, 12-2024 te water gelaten, 29-12-2024 vertrokken van Constanta achter de sleepboot SEA LORD (IMO 8325119), naar Frankrijk om afgebouwd te worden, 20-1-2025 ETA te Concarneau, Frankrijk. 31-12-2024 passage Bosporus. 10-2-2025 gearriveerd te Concarneau, 29-5-2026 op proefvaart, 18-6-2026 terug te Concarneau. 2026 geplande oplevering als Zr.Ms. SCHEVENINGEN M841 aan de Koninklijke Marine.



SEAWAY, IMO 1039266 (NB-332), Hopper Dredger, 32.605 GT, 31.000 m³, 27-10-2023 contract, 9-7-2024 kiel gelegd onder bouwnummer IHC HOLLAND CO01317, 10-4-2026 geplande oplevering, 3-10-2025 te Krimpen aan de IJssel gedoopt SEAWAY door mevr. Ande Berdowski en te water gelaten, 28-6-2026 vertrokken van de werf naar zee voor de proefvaart, passage van de bruggen met assistentie van de sleepboten EN-AVANT 9, VB FALCON en VB KRACHT, 29-6-2026 aanvang van de proefvaarten, 4-7-2026 einde proefvaarten en terug naar Krimpen aan de IJssel, 7-2026 oplevering aan Boskalis Westminster Shipping B.V., Papendrecht, vlag: Cyprus (5BPV6), in beheer bij N.V. Koninklijke Boskalis. (Foto: Bert Lamers, 28-6-2026, Rotterdam).

SNOW STAR, IMO 9142629 (NB-328), 2-11-1996 te water gelaten, 6-12-1996 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek (307) als SNOW STAR aan Snow Star C.V., Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V., Farmsum. Roepsein PHQP. 5-2001 verkocht aan Erik Thun AB, Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V., Farmsum en Thunship Management Holland B.V. 14-10-2011 gearriveerd te Gävle om ertsconcentraat te lossen, 19-10-2011 een oliespoor ontdekt door de kustwacht waarvan de verdenking viel op de SNOW STAR, 5 tot 7 m³ stookolie vervuilde de haven van Gävle en Gävle Bight. 10-2015 (e) verkocht aan Thunrederier A/B, Lidköping, thuishaven: Delfzijl, in beheer bij Marin Ship

Management B.V., Farmsum. 9-2-2021 verkocht aan Fraggos Shipping Inc., Istanbul, thuishaven en vlag: St. John's-Antigua en Barbuda, roepsein V2QV6, in beheer bij Rana Denizcilik Nakliyat Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, 12-2-2021 (F) herdoopt SNOW STARS. 6-2023 vlag: Palau (T8A4035). 3-3-2025 verkocht aan Westlake Shipping Co., Bahamas (C6IE3), in beheer bij Educy Consultancy Ltd. (Educy Maritime) Londen, 3-2025 herdoopt WALES.

Detentie in Livorno

De WALES werd op 9 juni 2026 te Livorno aangehouden wegens 13 tekortkomingen, waarvan er vier als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot detentie:

- 1) Certificaat & Documenten - Veiligheidsconstructie voor vrachtschepen: Ongeldig
- 2) Arbeidsomstandigheden – Loon: Interval maandrekening
- 3) Noodsysteem – Brandoefeningen: Gebrek aan training
- 4) Noodsysteem - Oefeningen voor het verlaten van het schip: Gebrek aan controle

Het schip werd op 12 juni weer vrijgegeven en verliet de haven op weg naar Marsaxlokk, met een verwachte aankomsttijd van 15 juni. (Timsen, 15-6-2026).

SOAVE, IMO 8917716 (NB-249), 23-8-1991 opgeleverd door J.J. Sietas G.m.b.H. & Co. K.G. Schiffswerft, Hamburg (1058) als SMARAGDEN aan Rederi AB Engship, Nauvo/Nagu-Finland. 3.818 BRT, 372 TEU. 15-1-2007 (e) verkocht aan Rettig Group Ltd. Bore, Nauvo/Nagu-Finland. 2007 verkocht aan Merwesingel B.V., Werkendam, roepsein PBIX, in beheer bij Rederij Chr. Kornet & Zn. B.V., Werkendam, 10-2007 herdoopt SOAVE. 10-10-2007 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam. 11-7-2014 gearriveerd te 's-Gravendeel en opgelegd. 8-9-2014 en 10-9-2014 bezichtiging voor de openbare verkoping, 17-9-2014 executorele verkoop in het Beurs World Trade Center te Rotterdam op verzoek van de Coöperatieve Rabobank Rotterdam U.A. te Rotterdam. 17-10-2014 (e) verkocht aan KMF Shipping Co. Ltd., Belize, 17-10-2014 verhaald naar Capelle a/d IJssel, 18-10-2014 te Capelle a/d IJssel gebunkerd, 18-10-2014 (achter) en 20-10-2014 de naam LADY AZIZA aangebracht. 24-10-2014 vertrokken naar Delfzijl. 28-10-2014 vertrokken van Delfzijl met bestemming Ravenna, Italië. 28-12-2014 op 2 mijl van Ravenna om 09:30 uur in aanvaring gekomen met het Turkse m.s. GOKBEL (IMO 9605712, Ömer Çetinkaya Denizcilik Transport Ltd. Şti, Istanbul, in beheer bij Ömer Çetinkaya Denizcilik Transport ve Ticaret Ltd. Şti, Istanbul, bouwjaar 2011, 2.126 GT), de GOKBEL zonk door de opgelopen schade, van de 11 opvarenden zijn er 5 gered, 4 vermist en vielen er 2 slachtoffers, de LADY AZIZA liep lichte schade op. 28-12-2014 te Ravenna en opgelegd. 13-11-2017 tijdens harde wind los gebroken, dwars door Darsena Port geslagen en gestrand tegen de kade geslagen. 26-1-2018 gerechtelijk verkocht voor € 650.000 aan een Britse bieder. (Tot 13 februari kon er nog geboden worden, dat moest dan wel minstens 1/6 hoger zijn). 19-4-2018 (e) verkocht aan Glorious Fleet Shipping Co. Ltd., Monrovia, vlag: Togo, roepsein 5VFT8, in beheer bij Glorious Maritime Co. S.A., herdoopt YAHYA JUNIOR. 9-7-2018 vertrokken van Ravenna naar Alexandrië, Egypte met de sleepboot CHRISTOS XXIV (IMO 7041625, ex FAIRPLAY IX), 18-7-2018 ETA te Alexandrië. 15-7-2018 passage Kreta (6,5 kn.). 17-7-2018 te Alexandrië. 23-9-2018 vertrokken van Damietta, Egypte naar Monopoli, Italië, 27-9-2018 te Monopoli. 6-2026 vlag: St. Kitts & Nevis (V4NU7).

SOPHIA, IMO 9969443 (NB-314), General Cargo Ship, 2.545 GT, 3.700 DWT. 7-2022 kiel gelegd bij GS Yard te Waterhuizen onder bouwnummer GS YARD 236, aanvankelijk onder Nederlandse vlag, 3-5-2023 de tewaterlating uitgesteld, 11-5-2023 te water gelaten, thuishaven en vlag: St. John's-Antigua and Barbuda, 29-1-2024 van de werf via Delfzijl naar de Eemshaven, 31-1-2024 proefvaart, 16-2-2024 opgeleverd als MARK D aan Mark D Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., vlag: Antigua and Barbuda (V2HQ9), in beheer bij Drevin Bereederungs-G.m.b.H. & Co. K.G., Cuxhaven. 19-6-2026 verkocht aan Sophia B.V., Amsterdam, thuishaven: Heerenveen (PDBZ), in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., Heerenveen, 6-2026 herdoopt SOPHIA.



STAR ARUBA, IMO 9433092, Chemical/Oil Products Tanker, 15-12-2006 kiel gelegd, 22-2-2008 opgeleverd door Dentas Gemi Insaat ve Onarim Sanayi A.Ş., Istanbul (91) als FEVZI VARDAL aan Varkan Ege Denizcilik, Turkije, in beheer bij Chemfleet Ship Management, Istanbul. 2-2008 herdoopt VARKAN EGE. 16-2-2011 in beheer bij Veysel Vardal Gemicilik Denizcilik ve Ticaret A.Ş. 21-4-2026 verkocht aan YSV Shipping Inc., 4-2026 vlag: Sierra Leone (9LU2162), in beheer bij Veysel Vardal Gemicilik Denizcilik ve Ticaret A.Ş. 2.222 GT, 1.064 NT, 3.542 DWT. 88,31 (82,25) x 13,50 x 6,50 x 5,544 meter. 18-5-2026 verkocht aan Volharding Maritime Fleet B.V., Dordrecht, vlag: Portugal (Madeira) (CQ2960), in beheer bij Koole Tanktransport B.V., Zaandam, 7-6-2026 te Harlingen herdoopt STAR ARUBA. (Foto: Arjan Elmendorp, 12-4-2015, Maasmond).

STOLT INNOVATION, IMO 9102069, 24.846 GT, 36.876 DWT, 29-5-1996 opgeleverd door Danyard A/S, Frederikshavn (731) als STOLT INNOVATION aan Stolt Innovation Ltd., Monrovia-Liberia (ELSN), in beheer bij Stolt Parcel Tankers Inc. 24.625 GT, 11.934 NT, 37.000 DWT, L38.600 m³, 18 ladingtanks, 24 wingtanks, 46 ladingpompen, totaal 10.900 ton/uur. 176,75 (165,50) x 31,00 (31,50) x 15,60 x 11,750 meter. 16,2 kn. 14.866 EPK, 10.935 kW, 3 x 9 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä 9R32E, 1 x 6 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä 6R32E, Wärtsilä Diesel Oy, gekoppeld aan 4 generators, gekoppeld aan een electromotor, 13.959 APK, 10.000 kW. 3-2000 vlag: Cayman Islands (ZCSP7). 2003 verkocht aan Stolt Innovation B.V., Cayman Islands, in beheer bij Stolt Nielsen Transportation Group B.V., Schiedam. 2005 in beheer bij Stolt Nielsen Transportation Group B.V., Rotterdam. 2008 in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 9-2019 verkocht aan Sea 138 Leasing Co. Ltd., Cayman Islands (ZCSP7), in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 29-10-2024 verkocht aan Stolt Innovation B.V., Cayman Islands, in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 2026 verkocht voor sloop naar India. 15-5-2026 vertrokken van Singapore naar Alang, 9-6-2026 ETA te Alang, 6-2026 verkocht aan NKD Maritime DMCC, Dubai, United Arab Emirates, vlag: Cayman Islands. 10-6-2026 op Bhavnagar Anchorage, 12-6-2026 van Bhavnagar Anchorage naar Alang Anchorage, 13-6-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



STOLT INSPIRATION, IMO 9102083, Chemical/Oil Products Tanker, 24.625 GT, 37.205 DWT, 2-1-1996 kiel gelegd, 15-4-1997 opgeleverd door Danyard A/S, Frederikshavn (732) als STOLT INSPIRATION aan Stolt Inspiration Ltd., Monrovia-Liberia (ELSN4), in beheer bij Stolt Parcel Tankers Inc. 24.625 GT, 11.934 NT, 37.000 DWT, L38.600 m³, 18 ladingtanks, 24 wingtanks, 46 ladingpompen, totaal 10.900 ton/uur. 176,75 (165,50) x 30,00 (31,50) x 15,60 x 11,750 meter. 16,2 kn. 14.866 EPK, 10.935 kW, 3 x 9 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä 9R32E, 1 x 6 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä 6R32E, Wärtsilä Diesel Oy, gekoppeld aan 4 generators, gekoppeld aan een electromotor, 13.959 APK, 10.000 kW. 3-2000 vlag: Cayman Islands (ZCSP8). 2003 verkocht aan Stolt Inspiration B.V., Cayman Islands, in beheer bij Stolt Nielsen Transportation Group B.V., Schiedam. 2005 in beheer bij Stolt Nielsen Transportation Group B.V., Rotterdam. 2008 in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 11-6-2026 te Shanghai aangehouden vanwege drie tekortkomingen, waarvan er twee als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor detentie: 1) Brandveiligheid-Brandpreventie en structurele integriteit; Niet zoals vereist. 2) Gevaarlijke goederen-Brandwerend laaddek; Onveilig. 12-6-2026 vrij gegeven en vertrokken naar de ankerplaats van Jinshan. 15-5-2026 nog steeds afgemeerd in positie 30.40 NB en 121.19 OL in de baai van Hangzhou, na hesteld te zijn vertrokken. (Foto: Paul Gerdes, 22-6-2014, Nieuwe Waterweg, Hoek van Holland).

STOLT SYPRESS. IMO 9150315, 28-5-1996 opdracht tot de bouw verstrekt, 12-1996 kiel gelegd, 11-1997 te water gelaten, 27-3-1998 gedoopt JO SYPRESS door H.K.M. Prinses Margriet, 2-4-1998 opgeleverd door Kvaerner Govan Ltd., Glasgow (314) als aan J.O. Odfjell Chemical Tankers V B.V., Rotterdam, in beheer bij Jo Tankers AS, 22.415 GT, 11.485 NT, 36.752 DWT. 7-4-1998 vertrokken van Glasgow op de eerste reis.

24-2-2009 (e) ingebracht bij Zippora Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Jo Tankers AS. 17-12-2009 onder de vlag Norway International Ship Register gebracht, thuishaven: Bergen, roepsein LAJA7. 8-2010 herdoopt SYPRESS. 7-2014 vlag: Singapore, roepsein 9V2640. 16-2-2017 verkocht aan Stolt Tankers B.V., Rotterdam, vlag: Liberia (D5MX2), in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam, 10-2017 herdoopt STOLT SYPRESS. 30-8-2019 verkocht aan Sea 152 Leasing Co. Ltd., vlag: Liberia, in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 10-9-2025 verkocht aan Stolt Sypress B.V., Rotterdam, vlag: Liberia, in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 2026 verkocht voor sloop naar India. 7-6-2026 van Singapore naar Alang, 2-7-2026 ETA te Alang. 2-7-2026 gearriveerd op de ankerplaats bij Bhavnagar, 6-7-2026 op Alang Anchorage.



SUN SHINE, IMO 9471616 (NB-334), Heavy Load Carrier, 17.825 GT, 17.113 DWT, 2-7-2007 kiel gelegd, 14-8-2008 te water gelaten bij STX Offshore & Shipbuilding Jinhae Shipyard, Jinhae, 30-12-2009 opgeleverd als STX ROSE 1 aan Pos Maritime CY S.A., Panama, in beheer bij STX Marine Service Co. Ltd. 1-2016 in beheer bij Pos SM Co. Ltd., Busan. 30-12-2008 in beheer bij Pan Ocean Co. Ltd. 28-2-2023 verkocht aan Pan Ocean Co. Ltd., 2-2023 vlag: Zuid-Korea (D7DB), in beheer bij POS SM Co. Ltd., 12-2013 herdoopt SUN SHINE. 2025 verkocht aan SAL Heavy Lift om ingezet te worden in JSI Alliance, t.b.n. LUISA. 11-2025 vlag: Antigua and Barbuda (V2RI6), 13-11-2025 in beheer bij HG Heavy GmbH & Co. K.G., Bremen, 11-2025 herdoopt LUISA. 15-4-2026 verkocht aan Lampuki Marine Ltd., Antigua and Barbuda, in beheer bij Harren Ship Management GmbH & Co. K.G., Bremen en HG Heavy GmbH & Co. K.G., Bremen. Foto: Reinier van de Wetering, 27-6-2026, passage Maassluis-West, door de FAIRPLAY-29 en FAIRPLAY-96 gesleept als dood schip naar het Calandkanaal.



Op het Calandkanaal heeft de LUISA twee binnenvaartschepen geladen voor Paraguay: 28-6-2026 m.s. SCALDIS ex JOWI (ENI 02323289) met de VB EBRO en duwboot ALK, de DUANDRA (ENI 02329377. Foto: Reinier van de Wetering) met de VB ROB en duwboot STERN naar het zware-ladingschip LUISA gebracht. Naviera del Mercosul in Paraguay heeft twee binnenvaartschepen de SCALDIS en de DUANDRA aangekocht, deze zullen in dienst worden genomen door Boluda Corporation Maritima. Voor de verkoop trad Rensen Driessen Shipbrokers op als makelaar terwijl Duraship B.V. de verkoop af handelde beide schepen zijn in het Calandkanaal geladen op de LUISA. 6-7-2026 m.s. LUISA vertrokken naar Santos.

TAYFA, IMO 9412361 (NB-238), 25-12-2006 (BV) opgeleverd door Zhejiang Linhai Jianghai Shipbuilding Co. Ltd., Linhai (JH1) als TAYFA aan Tayfa Denizcilik, vlag: Slowakije, in beheer bij Astaş Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti., Istanbul. 10-2007 verkocht aan Tayfa Shipping N.V., Willemstad-N.A, roepsein PJUX. 5.220 GT. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 2015 verkocht aan Aylish Shipping Limited, 26-6-2015 (e) in beheer bij Atlas Grup Denizcilik ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, 6-2015 (e) vlag: Malta, roepsein 9HA3916, 6-2015 herdoopt AYLISH. 5.372 GT, 8.300 DWT. 120,80 (113,50) x 17,60 x 8,30 x 6,350 meter. 12 kn. 3.897 EPK, 2.868 kW. 9-2017 verkocht aan Citrine Shipping Pte. Ltd., Singapore, vlag: Panama, roepsein 3EUK, herdoopt CITRINE. 25-7-2018 in beheer bij Trans Ocean Shipping Co. Ltd. 5-3-2026 verkocht aan Eastern Meridian Pte Ltd., Nakhodka, Rusland, 3-2026 vlag: Sierra Leone (9LS2285), 3-2026 herdoopt ORION.

TIGER, IMO 9179191 (NB-340), 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, Filipijnen (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, Filipijnen. 14-4-2003 (e) verkocht aan Super Fast Ferry Corp., Filipijnen. 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.

Kapitein van veerboot vrijgesproken in hoger beroep na dodelijke aanvaring met watertaxi

De kapitein van de TIGER is op 17 juni in hoger beroep vrijgesproken. Volgens het Hof van Beroep in Leeuwarden kon niet worden bewezen dat de verdachte bij de aanvaring met de watertaxi 'Stormloper' in het Schuitengat bij Terschelling in de vroege ochtend van 21 oktober 2022 zodanig nalatig had gehandeld dat hij schuldig was. Het Hof had Arco Z. eerder wel schuldig bevonden. Hij was in hoger beroep gegaan tegen een taakstraf van 240 uur en een voorwaardelijke gevangenisstraf van drie maanden. Het Hof van Beroep was – in tegenstelling tot de Rechtbank – van mening dat dit deel van het Schuitengat een veerbootroute was waar geen snelheidslimiet gold. Dit betekende dat de verdachte niet te hard voer. Volgens het Hof van Beroep voer hij ook aan de juiste kant van het water. De schipper van de STORMLOPER had eerder dezelfde straf van de rechtbank gekregen. Volgens het Hof van Beroep voer hij niet aan de juiste kant van de vaarweg en maakte hij op dat moment een plotselinge stuurbeweging naar stuurboord, waardoor de aanvaring plaatsvond. Zonder die manoeuvre zou de aanvaring niet hebben plaatsgevonden. (Timsen, 18-6-2026).

De aanklager ging in beroep bij het Hooggerechtshof.

Het Openbaar Ministerie, verantwoordelijk voor hoger beroep en cassatie, heeft beroep aangetekend bij de Hoge Raad betreffende de fatale aanvaring tussen de speedboot TIGER en de watertaxi 'STORMLOPER' op de Waddenzee op 21 oktober 2022. In 2025 werden de kapitein van de speedboot en de schipper van de watertaxi door de rechter veroordeeld tot een taakstraf en een voorwaardelijke gevangenisstraf van drie maanden. Het Hof van Beroep oordeelde echter dat de schuld van de speedbootkapitein niet bewezen kon worden.

Op 23 juni heeft het Openbaar Ministerie de advocaat van de slachtoffers, de nabestaanden en de vrijgesproken schipper in kennis gesteld van het besluit om in hoger beroep te gaan bij de Hoge Raad. Dat besluit moest binnen twee weken na de uitspraak worden genomen. In de komende periode zal het Openbaar Ministerie onderzoeken welke punten in het hoger beroep bij de Hoge Raad worden aangevochten en beoordelen of die procedure wordt voortgezet. De Hoge Raad onderzoekt of een rechtbank of gerechtshof de juiste juridische procedures heeft gevolgd. In dit geval betrof het de Hoge Raad te Leeuwarden. (Timsen, 24-6-2026).

TULP ROTTERDAM, IMO 9818333 (NB-306), General Cargo Ship, 2.139 GT, 1,137 NT, 3.117 DWT, 5-6-2017 kiel gelegd onder bouwnummer KUZHEY STAR 92, i.a. als KUNDAS, vlag Turkije (TCAC7), 7-2023 geplande oplevering aan Tulp Rotterdam B.V., vlag: Nederland (PCTL).

De besloten vennootschap M/V Tulp Rotterdam B.V. is gevestigd op Boompjes 40 te Rotterdam en is actief in de branche Bouw van schepen en drijvend materieel (geen sport- en recreatievaartuigen). Het bedrijf is bij de kamer van koophandel geregistreerd onder kvk nummer 60638362 en is gelegen in Stadsdriehoek in de gemeente Rotterdam. Bij M/V Tulp Rotterdam B.V. is 1 persoon werkzaam.

8-5-2014 akte oprichting, bestuurder Murat Edip Karahasan in functie getreden. 25-11-2016 bestuurder Ibrahim Tugrul Selek in functie getreden. 1-9-2017 bestuurder Alp Selek in functie getreden. 22-3-2022 bestuurder Edip Murat Karahasan in functie getreden.

17-2-2023 te water gelaten, 3-6-2026 opgeleverd door Hidrodinamik Gemi Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi (92) als TULP ROTTERDAM aan Tulp Rotterdam B.V., Rotterdam (PCTL), in beheer bij Gronberg Tulp Management B.V., Groningen. G 3.935 M3. 89,96 (84,52) x 11,42 x 6,25 x 4,761 meter. 1.471 kW, 6 cyl, 4 tew, 260 x 385, 750 rpm., Yanmar Co. Ltd.

WAALMOND, IMO 7128760 (NB-035), 12-1971 te water, 1972 opgeleverd door Svendborg Skibs, Svendborg (138) als OCEANIA aan Johannes K. Sorensen P/R, Denemarken. 499 BRT, 1.402 DWT. 1972 herdoopt MOSS MAROC. 1978 herdoopt OCEANIA. 1986 verkocht aan P/R Else Th., Denemarken, herdoopt ELSE TH. 1990 herdoopt SVENDBORG GLOBE. 1994 verkocht aan Maasdelta Shipping Ltd., St. Vincent & the Grenadines, herdoopt WAALMOND. 1.422 GT. 1995 verkocht aan Pratimoksa Shipping Co. Inc., St. Vincent & the Grenadines, herdoopt ARUNA. 1996 verkocht aan Norwood Investments Pte. Ltd., Singapore en herdoopt NORVANTES. 1996 verbuwd tot livestock carrier, 1.259 GT. 17-1-2011 verkocht aan SARAB SHIPPING S.A., 1-2011 vlag Panama, in beheer bij Rania Marina S.a.r.l., herdoopt NABOLSI I. 1-8-2015 op een reis van Beiroet naar Alexandrië bij Lerapetra, voor de zuidkust van Kreta, brak er brand uit aan boord, de Griekse kustwacht en NAVO-schepen hielpen met de bluswerkzaamheden. 9-1-2023 in beheer bij Safe Sea Services S.a.r.l. 10-2023 vlag: St. Kitts and Nevis (V4LJ5). 18-7-2025 in beheer bij Sarab Shipping S.A. 15-6-2026 in Sète aangehouden wegens 16 tekortkomingen, waarvan er zes als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding:

- 1) Veiligheid van de navigatie – Grafieken: Niet bijgewerkt
- 2) Brandveiligheid - Brandbestrijdingsmateriaal en –uitrusting: Niet zoals vereist
- 3) Brandveiligheid - Branddetectie- en alarmsysteem: Vermist
- 4) Structurele omstandigheden - Dekken – Corrosie: Gaten
- 5) Noodsysteem - Noodbrandpomp en bijbehorende leidingen: Niet-operatief
- 6) ISM - ISM-certificaat: Niet zoals vereist. 24-6-2026 vrijgegeven.



WEC DALI, IMO 9360996 (NB-158), 19-6-2003 kiel gelegd, 10-3-2008 te water gelaten, 16-5-2008 opgeleverd door Peters Schiffbau G.m.b.H., Wewelsfleth (677) als EURO DISCOVERY aan Reederei M.S. "Euro Discovery" G.m.b.H. & Co. K.G., Londen-U.K., in beheer bij G.H.S. Global Hanseatic Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 10-2008 in charter bij W.E.C. Lines B.V., Rotterdam, 3-10-2008 herdoopt WEC DALI, 28-9-2009 (GL) uit charter en herdoopt EURO DISCOVERY. 12-2012 verkocht aan Conmar Island Shipping Co. Ltd., Limassol. 12-2012 herdoopt CONMAR ISLAND. 7-2017 verkocht aan Steen Jens und Waller GmbH, Duitsland, in beheer bij Jens U Waller GmbH, 11-2017 herdoopt STEEN. 5-2023 vlag: Portugal (Madeira). 15-6-2026 verkocht aan Sunsight Capital Ltd., Istanbul, vlag: Antigua & Barbuda (V2RK5), in beheer bij AMT Denizcilik AS, Istanbul en Ada Marine Lojistik Ve Denizcilik Dis Ticaret Limited Sirketi, Istanbul, 6-2026 herdoopt SADALSUUD. (Foto: Tomas Østberg-Jacobsen, 28-6-2013, Drøbak).

WILSON JUPITER, IMO 9411795 (NB-285), Trader 3250, 10-4-2010 (e) te water gelaten bij Lodenice Nova Mělník S.r.a, Mělník, Tsjechië onder bouwnummer BIJLSMA SHIPYARD 768, 2-2013 gearriveerd te Lemmer en opgelegd, 7-2013 in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 7-2020 verkocht aan Wilson EuroCarriers AS, Bergen, Noorwegen, herdoopt WILSON JUPITER, thuishaven en vlag: St. John's-Antigua & Barbuda (V2HM4), 8-3-2021 m.s. WILSON JUPITER met de sleepboten LIZZY en WALRUS V van Lemmer naar Werkendam, 2021 afgebouwd bij scheepswerf Concordia Damen Shipbuilding B.V. te Werkendam, 20-9-2021 met de sleepboten WALRUS II (voor) en WALRUS V (achter) van scheepswerf Concordia Damen Shipbuilding B.V. te Werkendam naar het Calandkanaal, Europoort, thuishaven: Amsterdam (PDYP), 21-9-2021 proefvaart op de Noordzee ten westen van Voorne en terug op het Calandsteiger, 22-9-2021 naar de Kortenoordsehaven, 30-9-2021 (BV) opgeleverd aan Reederei M. Lauterjung G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Jupiter", Emden, vlag: Antigua and Barbuda (V2HM4), in beheer bij Reederei M. Lauterjung G.m.b.H. & Co. K.G., Emden. 2.281 GT, 3.629 DWT. 90.00 x 11.80 meter, 1.958 EPK, snelheid 11 kn. 24-6-2026 te Moerdijk herdoopt JUPITER. 24-6-2026 vertrokken met bestemming Antwerpen.



WINDPIPER, IMO 9765653 (NB-340), 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 zeebodemmijnbouwactiviteiten 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 de grootste 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, o.a. een kraan verwijderd. 2-7-2026 gearriveerd aan de kade van Boskalis in de Waalhaven Pier 2. 3-7-2026 gedoopt WINDPIPER door mevr. Jones-Bos (lid van Raad van Commissarissen Boskalis). (Foto: Reinier van de Wetering, 15-06-2026, passage Maassluis-West).



IJSSELDIEP, IMO 9173226 (NB-304), 12-9-1998 te water gelaten bij Scheepswerf Pattje B.V., Waterhuizen onder bouwnummer 402, 9-10-1998 vertrokken van de werf naar de Eemshaven, 14-10-1998 technische proefvaart, 18-10-1998 proefvaart vanuit de Eemshaven, de tekst "Feederlines" op de zijkant van het schip

vervangen door "MTL", 18-10-1998 opgeleverd als IJSSELDIEP aan Beheermaatschappij IJsseldiep B.V., Groningen, roepsein PHBE, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen. 2002 verkocht aan Shipping Company IJsseldiep N.V., 29-7-2002 onder Ned. Antillen vlag gebracht, roepsein PJAQ, in beheer bij Feederlines B.V. 2009 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming IJsseldiep, Groningen, 20-10-2009 onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven Groningen, roepsein PBUB, in beheer bij Feederlines B.V. 2010 verkocht aan Am Larafale Ltd., Valletta-Malta, roepsein 9HA2490, in beheer bij Agency Bulk Chartering Rhone Mediterranee S.a.r.l., Nantes, 14-8-2010 (GL) herdoopt AM LARAFAL. 11-2020 verkocht aan HS Kauri OU, Valletta-Malta, in beheer bij Hansa Ship Management OU, 13-11-2020 (F) herdoopt KAURI. 29-9-2021 van Porsgrunn, Noorwegen. 1-10-2021 op NW van Terschelling door technische problemen in combinatie met de weersomstandigheden raakte het schip op drift, door de GUARDIAN van de Kustwacht is een sleepverbinding gemaakt met de KAURI, later vastgemaakt door de sleepboot HUNTER en naar Harlingen gebracht, 2-10-2021 te Harlingen. 2-2023 vlag: Antigua and Barbuda (V2RA5). (Foto KAURI: Teun van der Zee, 3-10-2024).

Detentie te Szczecin

De KAURI is op 22 mei 2026 te Szczecin aangehouden vanwege negen tekortkomingen, waarvan er drie als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding:

- 1) Structurele omstandigheden - Ballast-, brandstof- en andere tanks: Niet zoals vereist
- 2) Veiligheid van de navigatie - Snelheids- en afstandsindicator: Niet zoals vereist
- 3) ISM - ISM-certificaat: Niet zoals vereist

Het schip werd op 16 juni weer vrijgegeven en verliet de haven op weg naar Gdansk. (Timsen, 20-6-2026).



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu

ZEUS, IMO 9190212 (NB-331), 5-2-2000 te water gelaten, 1-4-2000 verhaald van Westerbroek naar Delfzijl, 3-4-2000 werfproefvaart, 4-4-2000 technische proefvaart, 6-4-2000 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek (323) als ZEUS aan Rederij Gebr. Waker/m.s. Zeus, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Gebr. Hilco en Jan Cornelis Waker, Delfzijl. 6-4-2000 vertrokken naar Vlissingen. 7-4-2000 gearriveerd te Vlissingen om kolen te laden voor Luleå, Zweden. 10-3-2006 vertrokken van Kotka naar Vlissingen. 12-3-2006 in het Nord-Ostsee-Kanal bij Neuwittenbek aan de grond gelopen, na ruim 1 uur op eigen kracht vlot gebracht, te Brunsbüttel geïnspecteerd. 1-9-2007 in beheer bij Flinter Shipping B.V., Rotterdam. 4-2008 verkocht aan BBS Bulk VI KS, Delfzijl, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Rotterdam. 9-2015 (e) in beheer bij Vaage Ship Management AS, Bergen en Carisbrooke Shipping B.V., Zwijndrecht. 1-2017 Nederlandse vlag, thuishaven Schoonhoven, roepsein PCIK, in beheer bij Vaage Ship Management Holland B.V., Schoonhoven, 19-1-2017 (v) herdoopt LONGNES. 24-1-2017 (mt) laden te Aughinish, Ierland. 19-2-2018 (vt) te Sibenik herdoopt MANISA KRISTIN. 22-1-2019 op een reis van Huelva naar Gabes, Tunesië, met een lading van 8.614,59 ton ijzersilicaat in bulk, in positie 037.18 00 NB en 007.22.00 OL om 16:10 uur problemen met de motor gekregen, drie sleepboten verleenden assistentie naar de haven van Annaba. 2023 verkocht aan TTS Denizcilik A.S., 29-7-2023 (F) vlag: Palau, roepsein T8A4424, in beheer bij Aga Teknik Denizcilik Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi, Turkije, 29-7-2023 (F) op de rede van Tanger herdoopt KRISTIN. 20-9-2023 verkocht aan Russian Container Company JSC, St. Petersburg-Rusland, roepsein UBJZ8, 20-9-2023 herdoopt RCC STARGAZER. 24-6-2025 in beheer bij Arctic Shipping LLC, Moskou, 6-2025 herdoopt STARGAZER.

Schepen waargenomen met spoofing en AIS-anomalieën

De STARGAZER is herhaaldelijk waargenomen tijdens doorvaarten door de Ierse Zee op routes tussen Archangelsk en Haifa. Het schip gaf tijdens de doorvaart door Britse en Ierse wateren consequent de bestemming "in opdracht" op, waarna de bestemming na het verlaten van de Ierse Zee werd gewijzigd in Haifa. AIS-anomalieën, waaronder vervalsingen in de buurt van Russische marine-infrastructuur, zijn gedocumenteerd tijdens eerdere reizen. Ook de SINEGORSK (IMO: 9261061) leek een vergelijkbaar routepatroon te volgen op dezelfde corridor. (Timsen, 6-6-2026).

Tug e Zine
all about tugs

Subscribe for free
on tugezine.com

Free membership entitles
you to copies of the Tug e Zine,
Tug e Newsletter & exclusive
content on tugezine.com.





ZEA AUGUSTA, IMO 9310355, Chemical/Oil Products Tanker, 5-5-2003 contract, 9-2-2004 kiel gelegd, 31-5-2006 opgeleverd door R.M.K. Tersanisi, Tusla ((58) als SCANVIK aan Olympus P/R, Zweden, in beheer bij Sirius Chartering AB, Donsö. 12-2006 herdoopt OLYMPUS. 22-1-2007 in beheer bij Sirius Rederi AB, Donsö. 4-2010 vlag: Denemarken (DIS) (OXPL2), in beheer bij Sirius Rederi AB, Donsö en Sirius Shipping A.p.S., Munkebo. 10-11-2010 in beheer bij Sirius Shipping AB en Sirius Shipping A.p.S., Munkebo. 11-2018 vlag: Zweden, 16-11-2018 in beheer bij Sirius Shipping AB. 7.515 GT, 3.031 NT, 9.189 DWT. L 10.641 m3. 124,50 (116,70) x 18,00 x . x 8,100 meter. 15 kn. 4.320 kW, MaK 9M32C, Caterpillar Motoren GmbH. 13-6-2025 verkocht aan Zea Chemicals AS, vlag: Portugal (Madeira) (CQ2962), in beheer bij Zeaside Capital Partners A.p.S., Kopenhagen en Christiania Ship Management, Rotterdam (Christiania Shipping, Kopenhagen), 6-2026 herdoopt ZEA AUGUSTA. (Foto: Marcel Coster, 16-6-2026).



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu



Rotterdam bereikt mijlpaal op het gebied van autonome scheepvaart

Deze week was de haven van Rotterdam het decor voor een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling van autonoom varen. Tijdens een demonstratie lieten Havenbedrijf Rotterdam en partners van het Europese

MAGPIE-project zien hoe een binnenvaartschip volledig zelfstandig van de ene terminal naar de andere kan varen in een drukke haven. Het schip voer veilig tussen het drukke scheepvaartverkeer door.

De MS Letitia (HTS Group) voer vanuit de Amaliahaven op de Maasvlakte via Europoort en de Nieuwe Waterweg naar de Waalhaven in Rotterdam. Het conventioneel aangedreven binnenvaartcontainerschip MS Letitia voer tijdens de demonstratie volledig autonoom. Het schip kon zelfstandig manoeuvres uitvoeren, zoals afmeren, door de haven en over de rivier varen en weer aanmeren. Tegelijkertijd hield het systeem de omgeving continu in de gaten, detecteerde het andere schepen en week waar nodig veilig uit, rekening houdend met de omgeving. De schipper blijft eindverantwoordelijk en kan op elk moment ingrijpen, terwijl het systeem ondersteuning biedt bij de navigatie en de besluitvorming.

Waarom onderzoek naar autonoom varen nodig is

Oscar van Veen, directeur Innovatie bij Havenbedrijf Rotterdam: "Autonoom varen maakt nieuwe logistieke concepten mogelijk die de flexibiliteit, efficiëntie en betrouwbaarheid van de binnenvaart vergroten. Dit is een belangrijke vervoerswijze voor het achterland van de haven van Rotterdam. Door containers en droge- en natte bulk over de binnenwateren te vervoeren, wordt het wegennet ontlast. Bovendien is deze methode energiezuiniger dan vervoer over de weg. Gezien de toename van lading is het van essentieel belang dat de binnenvaart haar aandeel in het goederentransport behoudt en uitbreidt. Autonoom varen zou hierbij een rol kunnen spelen."

De toekomst van slimme havens

Europa staat voor grote uitdagingen op het gebied van de energietransitie, het concurrentievermogen van de industrie, klimaatdoelstellingen en strategische veerkracht. Havens spelen een steeds belangrijkere rol als locaties waar innovaties worden ontwikkeld en in de praktijk worden toegepast. Het MAGPIE-project is opgezet om deze ontwikkelingen te versnellen.

Autonome scheepvaart is een van de tien demonstratieprojecten binnen MAGPIE. Deze demonstratieprojecten op het gebied van zeevaart, binnenvaart, spoorvervoer en wegvervoer bieden praktische inzichten. De havens kunnen deze inzichten direct toepassen om de overgang naar een groener bedrijfsvoering te ondersteunen.

Innovatie in de praktijk brengen

Projectpartners Alphatron Marine, Argonics en Argonav zullen elementen van deze demonstratie integreren in hun hulpprogramma's voor binnenvaartschepen. argoPositionPilot is nu beschikbaar voor schepen met een vaste schroef en roer, terwijl argoRadarPilot de koersintenties kan weergeven en in de toekomst uitgerust zal worden met aanvaringsdetectie.

Over MAGPIE

MAGPIE (sMArt Green Ports as Integrated Efficient multimodal hubs) is een Europees innovatieproject dat tot doel heeft de transitie naar klimaatneutrale havens te versnellen. MAGPIE, gecoördineerd door de haven van Rotterdam en medegefinancierd door de Europese Unie, brengt 45 partners samen om innovaties op het gebied van schone energie, digitalisering en duurzame logistiek te ontwikkelen, te testen en op te schalen. (Bron en foto: Port of Rotterdam, 11 juni 2026).

Veerdienst Eemshaven naar het Noorse Arendal is dichterbij

De realisatie van een vaste veerverbinding tussen de Eemshaven en de Noorse havenstad Arendal komt een stap dichterbij. Het kabinet heeft positief besloten over de financiering van een nieuwe kade in de Eemshaven, waarmee de randvoorwaarde voor een duurzame ferry- en goederenverbinding is ingevuld.

De totale investering bedraagt circa 76 miljoen euro. Vanuit de Economische Agenda van Nij Begun is 36 miljoen euro cofinanciering beschikbaar gesteld.

Groningen Seaports neemt de overige 40 miljoen euro voor haar rekening. De nieuwe kade maakt het mogelijk om vanaf 2028 opnieuw een structurele verbinding voor personen- én goederenvervoer te realiseren tussen Noord-Nederland en Scandinavië. De locatie in de Eemshaven wordt zodanig ingericht dat deze direct aansluit op bestaande weg- en spoorinfrastructuur, waardoor de verbinding optimaal kan worden geïntegreerd in het logistieke netwerk van de regio.

De eerdere ferryverbinding vanuit de Eemshaven kende een sterke vraag, maar bleek in de praktijk niet toekomstbestendig door het ontbreken van een vaste, geschikte ligplaats. Met de nieuwe kade wordt deze randvoorwaarde nu structureel ingevuld.

Daarnaast biedt de uitbreiding extra capaciteit voor logistieke activiteiten rondom de veerverbinding. Volgens minister Pieter Heerma levert het project een belangrijke bijdrage aan de economische verbinding tussen Noord-Nederland en Scandinavië.

"Met deze investering leggen we letterlijk de basis voor nieuwe verbindingen. De kade in de Eemshaven is de ontbrekende schakel om een vaarverbinding met Arendal mogelijk te maken en daarmee de economische structuur van beide regio's te versterken," aldus de minister.

Ook binnen de regio wordt het project gezien als een strategische stap vooruit. Kwartiermaker Jakob Klompien benadrukt het belang van de ontwikkeling voor zowel economie als toerisme: "Met deze kade geven we de regionale economie een krachtige impuls én creëren we nieuwe kansen voor toerisme en recreatie. Samen met Noorwegen zetten we een belangrijke stap richting een internationaal transferium voor de Noordzeeregio." Voor Groningen Seaports betekent de investering een verdere versterking van de strategische positie van de Eemshaven als logistiek knooppunt aan de Noordzee. (Bron: Persbericht Groningen Seaports, 2-7-2026).



Vertom en Universal Africa Lines willen samenwerken

Rhoon/Capelle aan den IJssel, Nederland, 11 juni 2026. Vertom B.V. en Universal Africa Lines B.V. (UAL) hebben hun intentie aangekondigd een strategische combinatie aan te gaan, wat een gedeelde ambitie weerspiegelt om hun positie in de maritieme en logistieke sector verder te versterken.

De voorgestelde combinatie brengt twee complementaire scheepvaartbedrijven samen met sterke reputaties in hun respectievelijke markten. Vertom, met een moderne vloot van meer dan 80 schepen en een leidende positie in short sea shipping, en UAL, een specialist in trans-Atlantische en West-Afrikaanse handelsroutes met diepe wortels in de olie- en gaslogistieksector, willen hun gecombineerde netwerken, expertise en vlootcapaciteiten benutten.

Volgens de beoogde structuur blijven beide bedrijven opereren onder hun eigen naam en behouden ze hun individuele identiteit. Tegelijkertijd zullen Vertom en UAL actief de mogelijkheden verkennen om samen te werken binnen hun netwerken, diensten en klantenbestand.

Door hun krachten te bundelen verwachten de partijen hun dienstenaanbod te verbeteren op belangrijke routes die Europa, het Caribisch gebied, de Amerikaanse Golf, Zuid-Amerika, West-Afrika en Oost-Afrika verbinden, terwijl ze ook voortbouwen op de intra-Afrikaanse en Caribische diensten van UAL. De voorgestelde combinatie creëert kansen om de vlootinzet te optimaliseren, de markttoegang uit te breiden en klanten verder te ondersteunen met geïntegreerde logistieke oplossingen, waaronder bulk, container en projectlading.

"Deze combinatie brengt twee bedrijven samen met sterk complementaire kwaliteiten, vooral op het gebied van onze linerdiensten," zei Arjan de Jong, CEO van Vertom. "Door onze wagenparken, netwerken en expertise te combineren, creëren we een sterker, competitiever platform dat onze marktpositie versterkt en ons dienstenaanbod verbreedt. Tegelijkertijd zorgen we voor langdurige continuïteit voor het bedrijf en versterken we ons vermogen om klanten te ondersteunen in een breder scala aan markten en diensten."

Roger Jungblut, CEO van UAL, voegde toe: "We zien een sterke afstemming tussen onze organisaties, niet alleen op het gebied van diensten en markten, maar ook in de mindset. Door onze ervaring in complexe logistiek en uitdagende regio's samen te brengen, creëren we kansen om van elkaar te leren, onze capaciteiten te versterken en betrouwbare oplossingen te blijven leveren aan klanten en partners."

De strategische combinatie bevindt zich momenteel in een voorbereidende fase. Onder voorbehoud van de voltooiing van de noodzakelijke procedures en goedkeuringen, wordt verwacht dat deze in de tweede helft van 2026 wordt afgerond. (Foto UAL CASTLE: Jan Verhoog, 3-10-2023).

Over Vertom

Vertom, met het hoofdkantoor in Rhoon, Nederland, biedt een breed scala aan maritieme diensten, waaronder scheepvaart en handel, havenagentschappen en expeditie, maritieme diensten, tanker-chartering en linerdiensten.

Vertom, opgericht in 1974, exploiteert een moderne vloot van meer dan 80 schepen (1.500–12.000 DWT) en heeft wereldwijd ongeveer 1.000 medewerkers in dienst. Het bedrijf heeft een sterke positie opgebouwd op de markt voor short sea shipping en biedt op maat gemaakte, efficiënte logistieke oplossingen, ondersteund door een wereldwijd netwerk en een focus op innovatie en duurzaamheid.

Over Universal Africa Lines (UAL)

Universal Africa Lines B.V. (UAL), met hoofdkantoor in Capelle aan den IJssel, Nederland, biedt samen met een netwerk van eigen UAL-kantoren en toegewijde agenten actief in Europa, Afrika en Amerika geïntegreerde scheepvaart- en logistieke diensten met een sterke focus op de olie- en gassector sinds 1973. Het bedrijf is gespecialiseerd in volledig logistiek management en verwerkt zowel breakbulk als containervracht over de Atlantische Oceaan, en verbindt Europa, het Caribisch gebied, de Amerikaanse

Golf, Zuid-Amerika en West-Afrika. Daarnaast exploiteert UAL intra-Afrikaanse diensten langs de westkust van Afrika en een speciale Caribbean Shuttle-dienst.



UAL exploiteert een vloot van multifunctionele vaartuigen uitgerust met kranen aan boord, evenals landingsvaartuigen zonder kranen met geringe diepgang, waardoor operaties in havens met beperkte infrastructuur mogelijk zijn. (Vertom, 11 juni 2026). Vloot per 1 juli 2926:

9529243	UAL AFRICA	5568	General Cargo Ship	2011	Netherlands (NLD)
9542336	UAL BODEWES	5569	General Cargo Ship	2012	Netherlands (NLD)
9511636	UAL BRAZIL	7878	General Cargo Ship	2010	Antigua and Barbuda (ATG)
9626168	UAL CASTLE	7227	General Cargo Ship	2013	Portugal (MAR) (PMD)
9681534	UAL COLOGNE	5925	General Cargo Ship	2014	Netherlands (NLD)
9402079	UAL FORTITUDE	9611	General Cargo Ship	2008	Portugal (MAR) (PMD)
9594303	UAL HARRIER	6190	General Cargo Ship	2012	Antigua and Barbuda (ATG)
9542348	UAL HOUSTON	5925	General Cargo Ship	2012	Netherlands (NLD)
9265653	UAL LOBITO	3153	General Cargo Ship	2003	Netherlands (NLD)
9384320	UAL MANITOBA	9611	General Cargo Ship	2007	Portugal (MAR) (PMD)
9594315	UAL OSPREY	6190	General Cargo Ship	2012	Antigua and Barbuda (ATG)
9542350	UAL TEXAS	5925	General Cargo Ship	2013	Netherlands (NLD)
9437880	UAL TRADER	4562	Landing Craft	2008	Portugal (MAR) (PMD)
9429352	UAL TRANSPORTER	4562	Landing Craft	2007	Portugal (MAR) (PMD)



Vrijdag 4 september staat de Wereldhavendagen volledig in het teken van educatie en de arbeidsmarkt. Met een uitgebreid programma brengen we onderwijs, bedrijven en jong talent samen en laten we zien hoeveel kansen de haven te bieden heeft.

Samen met partners als JINC, Stichting Levels, Erasmus Universiteit Rotterdam en Jong Haventalent creëren we breed een programma waarin ontdekken, ontmoeten en ontwikkelen centraal staan. Van het MATCH Career Event en de Port Hackathon tot de XL Sectorsdag van JINC en inspirerende sessies zoals Building Bridges en Inside the Port: Decisions That Shape the Future. Ook op het Cultuurplein en in The Living Room Studio ontstaat ruimte voor ontmoeting, inspiratie en nieuwe perspectieven.

Of je nu nog niet weet wat je later wilt worden of nieuwsgierig bent naar de haven van de toekomst, er is voor iedereen iets te ontdekken. Van de opening tot aan de nautische show, met carrière als centraal thema, belooft het een inspirerende dag te worden met een vol en gevarieerd programma.

Nieuwsgierig geworden? Het grootste deel van het programma is gratis toegankelijk, inclusief het carrière-evenement MATCH in de Cruise Terminal. Vergeet niet je vooraf aan te melden. Dat kan via de button hieronder. Beleef de haven op een manier die je misschien nog niet kende. (Bron en foto: Wereldhavendagen <https://wereldhavendagen.nl/>).

Wereldhavendagen en Stena Line lanceren nieuwe samenwerkingsvorm



De Wereldhavendagen verwelkomt Stena Line als eerste nieuwe partner voor de 48ste editie van het evenement. Stena Line grijpt deze gelegenheid aan om zich tijdens de Wereldhavendagen te presenteren als aantrekkelijke werkgever en leider op het gebied van duurzame scheepvaart. Dat komt bijvoorbeeld tot uiting in de recente vernieuwing van de Stena Britannica en Stena Hollandica, waarmee de ferrymaatschappij via innovatie en modernisatie inspeelt op veranderende behoeften van reizigers.

Deze samenwerking introduceert een nieuwe vorm van partnerschap, die bedrijven meer mogelijkheid biedt om zich zichtbaar te profileren tijdens de Wereldhavendagen. Naast de hoofdsponsors en -partners Port of Rotterdam, Gemeente Rotterdam en de Koninklijke Marine, kunnen bedrijven als Stena Line daarmee een prominentere rol spelen tijdens het evenement.

Sabine Bruijninx, directeur van de Wereldhavendagen, is enthousiast: “Stena Line’s participatie werkt hopelijk als een katalysator om de synergie tussen het evenement en het maritieme bedrijfsleven nog verder te versterken. Dit partnerschap biedt bedrijven naast extra publieke aandacht ook een mogelijkheid om zich in hun zakelijk netwerk meer te profileren. We zijn verheugd dat we Stena Line als eerste nieuwe partner mogen verwelkomen.”

Erik Thulin, Trade Director van Stena Line: “Deze samenwerking biedt een uitgelezen kans om ons bedrijf trots en uitgebreid te presenteren. “Stena Line is een van de grootste ferrymaatschappijen ter wereld. Samen met een groot team van medewerkers, onze ‘Stena Line-familie’, werken we continue aan innovatie en ontwikkeling in de wereld van ferry transport en reizen. De Wereldhavendagen is een mooie gelegenheid om dat te laten zien”. Een belangrijk onderdeel van Stena Line’s deelname is de aanwezigheid bij het MATCH Career Event op vrijdag 5 september, waar het bedrijf hoopt nieuw talent aan te trekken. De

verdere invulling van de deelname van Stena Line aan de Wereldhavendagen wordt verderop in het jaar bekend gemaakt. (Bron en foto: Wereldhavendagen en Stena Line).

Wagenborg en Carisbrooke breiden de vloot uit met tot tien nieuwe ijsklasse schepen!

We zijn trots een strategisch partnerschap met Carisbrooke Shipping Ltd. aan te kondigen, wat een belangrijke stap markeert in de verdere ontwikkeling van onze multifunctionele vloot. Samen zullen we tot tien nieuwe 7.400 DWT ijsklasse 1A-schepen aan de Wagenborgvloot toevoegen.

Deze moderne schepen zijn ontworpen om onze positie in de Baltische regio te versterken en onze klanten te ondersteunen met nog grotere betrouwbaarheid, flexibiliteit en transportcapaciteit in uitdagende operationele omgevingen.

De nieuwe gebouwen zullen geleidelijk oudere tonnage vervangen en bijdragen aan een jongere, efficiëntere en toekomstbestendigere vloot. Als onderdeel van dit partnerschap zal Carisbrooke de technische en bemanningsoperaties beheren, terwijl Wagenborg verantwoordelijk zal zijn voor het commerciële beheer en de charteractiviteiten.

Deze investering is volledig afgestemd op onze langetermijnstrategie voor de wagenpark, gericht op operationele efficiëntie, betrouwbaarheid en het leveren van blijvende waarde aan industriële toeleveringsketens in heel Europa en daarbuiten. (Wagenborg, 1-7-2026).



Provincie Zuid-Holland moet de exploitatie van de veerdienst Maassluis-Rozenburg volledig in eigen beheer nemen. Dat is het dringende advies van CNV en de pont-medewerkers in een brief aan de provincie Zuid-Holland. 'Marktpartijen hebben er in het recente verleden een puinhoop van gemaakt waardoor de continuïteit van de veerdienst op het spel staat', zegt Alptekin Akdogan van CNV. 'De pont is vitale infrastructuur en van groot belang voor de regio. Daarom moet Zuid-Holland die zelf in beheer nemen.' De provincie Zuid-Holland is van plan de exploitatie van de veerdienst Maassluis-Rozenburg en de aanschaf van een nieuwe elektrische veerpont opnieuw aan te besteden aan een marktpartij, waarbij de provincie zelf eigenaar blijft van de veerpont. De pont-medewerkers maken zich samen met vakbond CNV grote zorgen over dit voornemen. (C.N.V., 18-6-2026. Foto: Teun van der Zee, 20-7-2024).



Brug Papendrecht dicht

Vanwege een lange stremming van de brug te Papendrecht over de Beneden Merwede is de vaarweg gesloten voor hoge scheepvaart (+12,90 meter) van 22 juni 2026 tot 31 augustus 2027. Voor het wegverkeer is de brug op de N3 van 17 juli 2026 tot 21 april 2027 gesloten. Een viertal schepen de scheepswerf voortijdig verlaten. Het gaat om de schepen ABISKO, ALTERA, BIESBOSCH en GEO MASTER.

Damen Shipyards

Miljardenproject gestopt: Duitse minister maakt eind aan bouw fregatten door Damen

De Duitse minister Boris Pistorius van Defensie maakt een eind aan het F126-fregattenproject. Dat meldt het ministerie op vragen van PZC. Hiermee komt een eind aan het project dat in de afgelopen jaren een hoofdpijndossier werd voor de Nederlandse marinebouwer Damen Naval in Vlissingen. (Bron: Diverse media/MK).

Staat overweegt aandelen te kopen in scheepsbouwer Damen

De Nederlandse Staat overweegt om aandelen te kopen in Damen Naval, onderdeel van scheepsbouwer Damen Shipyards. Bronnen bevestigen aan Nieuwsuur dat hierover gesprekken gaande zijn tussen het bedrijf en de Staat.

Het zou een uitzonderlijke stap zijn: de Staat heeft nu aandelen in 40 bedrijven (opent in nieuw venster). Het gaat vooral om vervoers- en energiebedrijven en banken, zoals KLM, Gasunie en ABN Amro. Op defensiegebied heeft de Staat 1 procent aandeel in Thales, dat militaire radarsystemen produceert.

Damen bouwt onder meer marinefregatten en is daarmee een van de belangrijkste defensiebedrijven van Nederland. Het wordt gezien als een bedrijf van "strategisch nationaal belang". Ook andere NAVO-landen laten marineschepen bouwen bij Damen.

Meer fregatzekerheid

De vorm van de staatsdeelname staat nog niet vast. Er wordt onder meer gesproken over een zogeheten "gouden aandeel", waarbij de Staat vetorecht krijgt over strategische besluiten. Een optie waarbij de Staat 100 procent van de aandelen van Damen overneemt, ligt ook op tafel, maar wordt als minder waarschijnlijk gezien.

Als de Staat aandeelhouder wordt van Damen, zou dat meer zekerheid moeten opleveren voor het concern dat hoge investeringen moet doen. Voor de overheid levert het meer zekerheid op dat de fregatten die Defensie heeft besteld er ook daadwerkelijk komen. (Bron: Diverse media/MK).

ABISKO, MMSI 265059450 (SBRT), veerboot, gebouwd ABISKO bij Holland Shipyards in opdracht van de Zweedse overheidsinstantie Trafikverket. 19-6-2026 verhaald van Holland Shipyards naar de kade van Herman Sr. te Zwijndrecht, 22 t/m 26-6-2026 proefvaarten vanuit Stellendam op het Haringvliet. Een zusterschip van de vorig jaar opgeleverde ALVARET (MMSI 265059440, SPBO).

AASVARD, IMO 1042718 (NB-338), Aggregates Carrier, 5.699 GT, 9.544 DWT, 11-2023 besteld onder bouwnummer BODEWES HOOGEZAND 781, 6-10-2025 kiel gelegd, 17-3-2026 te water gelaten bij Royal Bodewes Shipyards, Hoogezand, 18-7-2026 geplande oplevering, 9-6-2026 vertrokken vanaf Royal Bodewes met bestemming Delfzijl, 10-6-2026 proefvaart, 11-6-2026 proefvaart, 15-6-2026 (RI) opgeleverd als AASVARD aan Aasen Bulk, Mosterhamn, vlag: Portugal (Madeira) (CQ2455), in beheer bij Aasen Shipping AS, Mosterhamn. 15-6-2026 vertrokken naar Vlissingen.

CLI PRIDE II, IMO 1091537, General Cargo Ship, 6.013 GT, 8.450 DWT, 11-11-2035 eerste staal gesneden, 8-12-2025 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES HOOGEZAND 835, 3-7-2026 gedoopt CLI PRIDE II en te water gelaten met assistentie van de sleepboten WATERPOORT en GRUNO III, 10-2026 geplande oplevering aan CLI Schifffahrtsgesellschaft A.G., Hamburg, vlag: Duitsland, in beheer bij SMS Bereederung GmbH & Co. K.G., Leer.



HAV FLES, IMO 1098169, General Cargo Ship, type GADUS 5600, 4.154 GT, 5.600 DWT, 17-6-2025 kiel gelegd onder bouwnummer ROYAL T KAMPEN 379, 16-6-2026 vertrokken van Police, Polen naar IJmuiden met de sleepboot EEMS WRESTLER (IMO 8843549), 22-6-2026 gearriveerd te IJmuiden, 22-6-2026 naar Kampen met de sleepboten STATUM en VIGILANT om afgebouwd te worden, 25-9-2026 geplande

oplevering als HAV FLES aan Navigare Shipping SP/F, Soldafjord, vlag: Faeröer Islands. Zusterschip van de HAV LEITI (IMO 1098028). (Foto: Jan Plug, 22-6-2026).

HAV LEITI, IMO 1098028 (NB-326), General Cargo Ship, type GADUS 5600, 3.984 GT, 2.146 NT, 5.749 DWT, 21-11-2024 contract, 27-2-2025 kiel gelegd te Police, Polen voor TB Shipyards Kampen te Kampen onder bouwnummer TB KAMPEN 378, 15-5-2026 geplande oplevering, 19-12-2025 te water gelaten, 4-3-2026 gearriveerd te IJmuiden en naar Kampen om afgebouwd te worden, 19-6-2026 van de werf, 20-6-2026 van IJmuiden op proefvaart en naar Harlingen, 22-6-2026 proefvaart, 24-6-2026 gedoopt HAV LEITI, 25-6-2026 proefvaart en terug naar Harlingen, 2-7-2026 (BV) 2-7-2026 (e) opgeleverd aan Navigare Shipping SP/F, Soldafjord, thuishaven en vlag Runavik-Faeröer Islands (OZ2234). Een zusterschip is in aanbouw als HAV FLES onder bouwnummer TB KAMPEN 379.

NG Shipyards

Het Loodswezen bestelde op 1 juli 2026 een zesde schip in de M-klasse bij scheepswerf Next Generation Shipyards B.V.. De nieuwe tender gaat de HYDRA, één van de tenders uit de H-klasse, vervangen en wordt een kopie van de eerdere M-klasse schepen.



De KOTUG E-Pusher is uitgeroepen tot winnaar van de Transition Awards 2026 in de categorie Mobiliteit. Deze erkenning viert meer dan alleen een innovatief vaartuig. Het erkent een bewezen oplossing die klanten al helpt de uitstoot te verminderen, de efficiëntie te verbeteren en de overgang naar schonere binnenlandse scheepvaart te versnellen.

Van 's werelds eerste volledig elektrische cacao-transportketen voor Cargill tot emissievrije operaties voor ROS, blijft de E-Pusher aantonen dat duurzame binnenlandse logistiek al een realiteit is.

Een enorme dank aan iedereen die op ons heeft gestemd, aan onze klanten en partners voor hun vertrouwen, en aan elke collega wiens toewijding deze prestatie mogelijk maakte. (Bron: Kotug. Foto: Kor Heidinga, 23-8-2025).





ACTA SITULA, MMSI 232059505, vlag: United Kingdom (MRQG4), de 12 meter lange ACTA SITULA is 29 juni 2026 geleverd door Alicat Workboats Ltd. aan Acta Marine en zal de ACTA ORION gaan ondersteunen op de Noordzee, het is het tweede schip (na de ACTA ATHENA) dat deel uitmaakt van de vloot die de Red Ensign zal voeren. (Foto: Acta Marine).



ALTERA, IMO 1087134 (NB-336), Kabellegger, 7.461 GT, 7.400 DWT, 22-10-2024 kiel gelegd onder bouwnummer PARTNER 650, 31-1-2026 te Polen te water gelaten, 8-2026 geplande oplevering, afgebouwd bij Neptune Shipyards te Aalst, 19-6-2026 met de NEPTUN 11 te Hardinxveld-Giessendam, 20-6-2026 de sleepboot SALUTÉ en duwboot CAMARO II vanaf Neptune Shipyards te Hardinxveld-Giessendam Giessendam naar de Wiltonhaven, 23-6-2026 van de Wiltonhaven naar Europoort en vandaar op proefvaart op de Noordzee, 24-6-2026 proefvaart en naar Rotterdam, 1-7-2026 t/m 4-7-2026 proefvaart, 8-7-2026 op proefvaart, 7-2026 oplevering als ALTERA aan Neptune Equipment B.V., Hardinxveld-Giessendam (PBZM), in beheer bij N-Sea Group. (Foto: Hans de Klerk, 23-6-2026, passage Maassluis).

AQUA HECTOR, IMO 9995715, Tug, RSD 2513, 19-5-2026 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard (514007) als AQUA HECTOR aan Damen Workboats B.V., Saint Vincent and the Grenadines (J8B6922). 353 GT, 282 NT, 85 DWT. 24,73 (22,51) x 12,50 x 4,97 x 3,650 meter. 12 kn. 3.700 kW, Electrical installation, Diesel Generators: 2 x 940 kW, 1.175 kVA. 2 x Azimuth Thruster Solid. 27-5-2026 van Singapore naar Las Palmas a/b UHL FABLE (IMO 9972517, Heavy Load Carrier, 16.801 GT), 26-6-2026 ETA te Las Palmas. 6-2026 te Algeciras van boord. 6-7-2026 van Algeciras naar Ponta Delgada, Portugal.

BOURBON LIBERTY 311, IMO 9619115, Offshore Tug/Supply Ship, 2.245 GT, 1.896 DWT, 22-4-2014 opgeleverd als BOURBON LIBERTY 311 aan BPS SNC, Frankrijk (RIF) (FLWK), in beheer bij Bourbon Offshore Ukraine Ltd. 7-2024 verkocht aan Saturn Offshore Pte. Ltd., Frankrijk (RIF), in beheer bij Bourbon Offshore Ukraine Ltd. 9-2016 in beheer bij Bourbon Offshore Greenmar Ltd. 18-3-2019 in beheer bij Bourbon Ships Marine.

AHTS wordt geveild

Een openbare online veiling voor de BOURBON LIBERTY 311, inclusief een bareboat charter, is door het bidingbedrijf namens de verkoper gepland. De veiling zou plaatsvinden op de website van Shipbid op 5 augustus 2026, van 16:00 tot 16:30 uur Beijing-tijd, volgens de aankondiging die op 30 juni werd gepubliceerd. Het schip, gebouwd in 2014 door Zhejiang Shipbuilding Co. Ltd., is geregistreerd onder de vlag van Saint Vincent en de Grenadines. Van november 2022 tot juli 2026 was het in dienst van een grote olie- en gasmaatschappij voor de kust van Ghana. Na de charter zou het schip terugkeren naar Abidjan, waar het zou worden afgemeerd en overgedragen. De veiling kent een minimumprijs, die tevens als startprijs geldt, van US\$ 7 miljoen. De biedborg bedraagt 10% van de startprijs bij betaling in Amerikaanse dollars, of het equivalent in RMB berekend tegen een koers van 7,2. Elke biedverhoging moet een veelvoud zijn van US\$ 20.000. Als er slechts één bidder zich registreert, wordt die bidder aangewezen als koper tegen de startprijs. Als er twee of meer bidders zich registreren, wordt de koper tijdens de veiling bepaald. Er is geen recht van eerste weigering van toepassing.

Indien na 16:25 uur een bod wordt uitgebracht, eindigt de veiling vijf minuten na het laatste bod. Bidders dienen zich te registreren en de biedborg te betalen vóór 16:00 uur. Registratie vereist de indiening van documenten, waaronder een bedrijfsvergunning, identificatie van wettelijke vertegenwoordigers en directeuren, een volmacht indien van toepassing, verklaringen inzake naleving van sancties, bieding-verklaringen, bewijs van betaling van de borg en bankgegevens. De veiling stond open voor elke rechtsgeldige rechtspersoon die niet is uitgesloten van deelname aan de veiling op grond van sanctiewetgeving van de Verenigde Naties, China, de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk of de Europese Unie.

De succesvolle bidder dient de veilingbevestiging op de veilingdag te ondertekenen en per e-mail te versturen, en vervolgens binnen twee werkdagen zes ondertekende originele exemplaren op te sturen. Indien de aanbetaling in RMB is gedaan, dient de koper de aanbetaling in Amerikaanse dollars binnen drie werkdagen na ondertekening van de bevestiging over te maken. De RMB-aanbetaling wordt vervolgens binnen twee werkdagen renteloos terugbetaald. Potentiële bidders kunnen het schip gedurende een bepaalde periode op eigen kosten, risico en aansprakelijkheid inspecteren. De verkoper coördineert alleen de inspecties. Degenen die zich registreren zonder inspectie worden geacht alle staat van het schip te hebben aanvaard, inclusief onbekende gebreken, en kunnen later geen bezwaar meer maken. De succesvolle koper wordt geacht het schip in de huidige staat te hebben aanvaard en hoeft geen fysieke inspectie uit te voeren. (Timsen, 1-7-2026).

CALA AGULLA, IMO 1093626, Tug, RSD 2513, 20-5-2026 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard (515051) als CALA AGULLA aan Damen Workboats B.V., Saint Vincent and the Grenadines (J8B6923). 353 GT, 289 NT, 97 DWT. 24,73 (22,51) x 12,50 x 4,95 x 3,600 meter. 12,7 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar Inc., Tianjin, PR China. 2 x Azimuth Thruster Solid.

CF FORMIDABLE, IMO 9419515 (NB-329), Offshore Support Vessel, 7.104 GT, 5.935 DWT, 28-8-2025 contract, 31-10-2007 kiel gelegd, 22-7-2009 te water gelaten onder bouwnummer HUELVA 845, 7-2014 in aanbouw als LOCH TORRIDON voor Midnight Sun Transportes, Funchal, Madeira, vlag: Panama, 2024 herdoopt OCEANIC III, 1-10-2024 vertrokken van Huelva, Spanje naar Dordrecht met de EEMS WARRIOR, 9-10-2024 binnen op de Nieuwe Waterweg, assistentie van de GEPKE en GEPKE II, met bestemming Dutch Harbour te 's-Gravendeel in afwachting van afbouw bij Holland Shipyards, Hardinxveld, 31-3-2026 geplande oplevering aan CF Fortune B.V., Kootwijkerbroek, vlag: Panama, in beheer bij Chevalier Floatels B.V. 10-1-2025 met de sleepboten GEPKE III en GEPKE en duwboot PIETER VAN DER WEES verhaald naar de Biesboschhaven te Werkendam, Damen Concordia. 8-5-2025 verhaald met de sleep- duwboot ANNA MARIE (voor) en duwboot WALVIS (achter) van Werkendam naar de Wiltonhaven te Schiedam, 5-6-2026 gedoopt CF FORMIDABLE, 6-6-2026 naar de Green Port Terminal te Pernis, 10-6-2026 eerste proefvaart op de Noordzee, 15-6-2026 t/m 17-6-2026 proefvaart en naar de Waalhaven, 26-6-2026 opgeleverd aan C.F. Fortune B.V., vlag: Malta (9HA6369), in beheer bij Tschudi Ship Management AS en Chevalier Floatels B.V., Kootwijkerbroek. 6.000 kW motoren voor Electric Power Production. 4.800 kW Electric Power Production. 27-6-2026 vertrokken van Rotterdam naar Las Palmas, 3-7-2026 te Las Palmas.

DAMEN YN 571829, IMO 1020306, Utility Vessel, Damen Multi Cat 2309, 102 GT, 29-9-2023 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571829, 9-6-2026 verkocht aan Carmet Tug Company Ltd., Wirral, Verenigd Koninkrijk, 23-6-2026 bij Damen Shipyards te Gorinchem herdoopt CT BIDSTON, 3-7-2026 geplande oplevering. 7-7-2026 vertrokken van Hardinxveld naar Sheerness.

Multicat voor Carmet Tug Co.

Southampton, Seawork – 10 juni 2026 – Carmet is verheugd de officiële ondertekening (9 juni 2026) aan te kondigen voor de aankoop van een nieuwe Damen Multi Cat 2309 (MuC 2309), wat een belangrijke mijlpaal markeert in de voortdurende groei en investering van het bedrijf in de capaciteiten van de vloot.

De ondertekeningsceremonie vond plaats op Seawork 2026 in Southampton, waar vertegenwoordigers van Carmet en Damen samen kwamen om de overeenkomst formeel te sluiten. Namens Carmet waren Joshua Metcalfe, Patrick Metcalfe en Nathan Collins aanwezig.

De Damen Multi Cat 2309 is een zeer veelzijdig vaartuig ontworpen om een breed scala aan maritieme operaties te ondersteunen. De toevoeging van het schip zal Carmets operationele capaciteit aanzienlijk

versterken en haar vermogen versterken om zowel bestaande als toekomstige projecten in de Britse maritieme sector te ondersteunen.

"Deze overname betekent een grote stap vooruit voor Carmet Tug Company," zei Josh Metcalfe. "Nu de vraag blijft groeien in de maritieme en offshore sector, is investeren in moderne, veelzijdige vaartuigen essentieel. De Damen Multi Cat 2309 zal ons meer capaciteit, flexibiliteit en betrouwbaarheid bieden om aan de wensen van onze klanten te voldoen." (Persbericht Damen/Carmet/MK).



DAMEN YN 571848, IMO 9971070, Utility Vessel, MultiCat 3313 SD. 360 GT, 26-7-2022 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571848, 30-6-2026 als TONNY van de werf te Gorinchem naar MV2 op proefvaart, vlag: St. Kitts & Nevis, 2-7-2026 van MV2 naar Gorinchem, 27-7-2026 geplande oplevering. (Foto: Nico Giltay, 2-7-2026, Puttershoek).

DAMEN YN 571862, IMO 1020332 (NB-337), Shoalbuster 3209, 335 GT, 215 DWT, 8-10-2025 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571862, 20-2-2026 proefvaart, 24-2-2026 naar de Europoort en proefvaart, 25-2-2026 proefvaart, 15-4-2026 geplande oplevering niet gehaald, 27-7-2026 geplande oplevering aan Damen Shipyards B.V. (PBBR).

DMS HAWK, IMO 9414204 (NB-338), type Damen Stan Tug 2608, 186 GT, 56 NT, 26,09 (23,69) x 7,94 x 4,05 x 3,850 meter, 3.546 EPK, 2.610 kW, 2 x Caterpillar 3512BTAHD/B, trekkracht 49,4 ton, 12,6 kn. 10-10-2006 vertrokken van de werf naar de Europoort voor de proefvaart, 11-10-2006 trekproeven op het Calandkanaal, 12-10-2006 terug te Gorinchem, 25-10-2006 bij Damen Gorinchem gedoopt DMS HAWK, 10-2006 opgeleverd door Damen Shipyards B.V. (509811) aan Damen Marine Services B.V., Hardinxveld-Giessendam. 2-12-2006 gepland vertrek van Hardinxveld naar zee voor enkele dagen uitgesteld, 21-12-2006 vertrokken naar Tilbury. 24-12-2006 met een ponton op sleeptouw in positie 53.23.08 NB. en 04.40.4 OL. in aanvaring gekomen met het vrachtschip BALTIC SAILOR, beide schepen liepen slechts minimale schade op. 20-2011 herdoopt DMS STARLING. 12-2013 in beheer bij Thong Yong Offshore Pte. Ltd. 5-2014 vlag: St. Vincent and Grenadines. 5-2014 herdoopt STARLING. 9-2015 verkocht aan Everblacks Towage-Servicos Maritimos LDA., Funchal, Madeira, vlag: Roemenië. 1-2016 herdoopt ASTANA. 18-3-2026 in de haven van Midia, Roemenië, tijdens assistentie aan de tanker AMADES (IMO: 9903126), gekapseisd en gezonken, één bemanningslid kwam daarbij om het leven, de overige vier zijn vermist (19-3-2026).

Berging van een sleepboot in Midia

De berging van de ASTANA, die op 18 maart in de haven van Midia zonk, waarbij twee Roemeense bemanningsleden om het leven kwamen en drie anderen vermist raakten, begon op 17 juni en werd uitgevoerd door ARAS Salvage. De sleepboot lag op een diepte van 26 meter en de bergingsoperatie zou naar schatting vijf tot zes uur duren, afhankelijk van de technische en weersomstandigheden. De werkzaamheden begonnen met het draaien van het wrak om het drijfvermogen te controleren. Tijdens de aanlegmanoeuvres van de tanker AMADES verloor de ASTANA de aandrijving en zonk. De families van de bemanningsleden beweren dat de sleepboot niet voorbereid was op de bewuste manoeuvre. (Timsen, 17-6-2026).

Lichaam van vermist bemanningslid geborgen tijdens berging

ARAS Salvage voltooide op 17 juni rond 14:35 uur de eerste fase van de berging van de ASTANA, die op de bodem van de haven van Midia lag op een waterdiepte van 26 meter, ongeveer acht kilometer uit de kust in

de Zwarte Zee. De werkzaamheden werden voortgezet met het wegpompen van het water uit het schip, een proces dat naar verwachting tot 12 uur zou duren. Het water werd verwijderd met behulp van speciale pompen die werden ingebracht zonder toegang te krijgen tot het interieur van het schip, dat beveiligd bleef. Op de ochtend van 18 juni, tijdens de voorbereidingen om de sleepboot te lichten, identificeerden duikers van ARAS Salvage het lichaam van een van de vermiste bemanningsleden. Dit lichaam werd vervolgens geborgen en overgebracht naar de haven van Midia, conform de veiligheidsprocedures en de eisen van de onderzoekende autoriteiten. Dezelfde procedures zouden worden toegepast tijdens de bergingsoperatie voor de twee andere nog vermiste bemanningsleden.

Het wrak zal naar verwachting eind deze week naar de kade worden gebracht. Het bedrijf merkt op dat de schattingen van de aannemer indicatief zijn en kunnen veranderen, afhankelijk van de voortgang van de werkzaamheden, de weersomstandigheden en de geldende veiligheidsvoorschriften. (Timsen, 18-6-2026).

Sleepboot drie maanden na zinken geborgen

De ASTANA werd op 18 juni geborgen en veilig naar de haven van Midia gebracht. Het schip werd samen met de kraan door de sleepboot ATAMAN op sleeptouw genomen en aangemeerd aan een ligplaats van het Midia Marine Terminal. Daar bleef het onder permanent toezicht van de kustwacht, in afwachting van verder onderzoek. Tot nu toe zijn de lichamen van drie bemanningsleden geborgen en worden er nog twee vermist. De bergingsoperatie werd uitgevoerd onder toezicht en met goedkeuring van de bevoegde autoriteiten. (Timsen, 19-6-2026).

DMS MAGPIE, IMO 1087158, Utility Vessel, 332 GT, 15-5-2026 opgeleverd door Damen Shipyards Sharjah (FZE) (571880) als DMS MAGPIE aan Damen Green Towage Charter 7 B.V., vlag: Saint Vincent And The Grenadines (J8B6903). 27,27 (23,99) x 11,50 x 3,65 x 2,800 meter. 10,5 kn. 2.432 EPK, 1790 kW, 2 x 12 cyl, 2.000 rpm., Caterpillar Inc., Griffin. 2 x Screw Propeller Solid.

DMS PHOENIX, IMO 1142673, sleepboot, 467 GT, 9-2025 in aanbouw bij Damen Sharjah (571896), 28-5-2027 geplande oplevering aan Damen Trading & Chartering, vlag: Saint Vincent and the Grenadines.

DMS ROC, IMO 1142685, sleepboot, 467 GT, 9-2025 in aanbouw bij Damen Sharjah (571897), 30-8-2027 geplande oplevering aan Damen Trading & Chartering, vlag: Saint Vincent and the Grenadines.

E-TEN, IMO 1092115, ASD 2813, 381 GT, 116 NT, 6-6-2026 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard (513368) als E-TEN aan E-Ten Shipping Co. Ltd., vlag: Cyprus (5BBA7), in beheer bij Emar Offshore Services B.V., Raamsdonksveer. 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., 08938/G0 BV, Caterpillar Inc., Lafayette (USA), 2 Azimuth Thruster Solid Inox, 218 rpm. 16-6-2026 van Singapore via Port Louis, Mauritius naar West Afrika om daar te werken in een langdurig timecharter.

ENFORCER, IMO 1031680, Offshore Supply Ship, 461 GT, 16-4-2026 te water gelaten bij Damen Song Thu onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 547266, 9-6-2026 van Da Nang, Vietnam op proefvaart, 11-6-2026 van Da Nang, Vietnam op proefvaart, 29-6-2026 geplande oplevering als ENFORCER aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6931), in beheer bij Multtraship B.V., Terneuzen. 11-6-2026 van Dan Nang naar Singapore, 8-7-2026 te Singapore.

FAKO NAMME MENYOLI 2, IMO 9376218 (NB-330), sleepboot, 25-11-2005 contract, 11-10-2006 kiel gelegd in aanbouw voor Kooren Shipbuilding and Trading B.V., 27-10-2007 te water, 7-3-2006 opgeleverd door ASL Shipyard Pte. Ltd. (819) als BUGSIER 6 aan Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 377 GT, 113 NT, 134,81 DWT, 28,00 (25,978) x 11,80 x 4,20 x 3,500 meter. 5-1-2023 verkocht aan Fako Transport and Shipping Company Limited (Fakoship Ltd.), Kingstown-St. Vincent and the Grenadines (J8B6398), herdoopt FAKO NAMME MENYOLI 2. 15-1-2023 voor de overtocht in beheer bij Redwise Maritime Services B.V., Huizen. 11-1-2023 te IJmuiden door Kotug beslag laten leggen vanwege openstaande rekeningen van Kotug aan Fako's zusterbedrijf Cape Limboh. 6-3-2023 heeft de Rechtbank Rotterdam een kort geding procedure behandeld op het gebied van verbintenissenrecht, wat onderdeel is van het civiel recht. Het zaaknummer is C/10/652547 / KG ZA 23-109, bekend onder ECLI code ECLI:NL:RBROT:2023:1925. 21-6-2023 met de sleepboten AÄRON en ORION van IJmuiden naar Amsterdam en opgelegd. 17-7-2025 door de sleepboot ISA naar de Westerkade te Rotterdam gesleept. 29-12-2025 verkocht aan Boluda Shipping NL B.V., Rotterdam, vlag: St. Vincent and Grenadines (8B6398), in beheer bij Boluda Deutschland GmbH, Bremen. 4-2026 herdoopt VB EAGLE EYE. 6-2026 droog gezet bij scheepswerf De Haas Rotterdam B.V. op de Heijlplaat.

GEO MASTER, IMO 1103794 (NB-339), Research Vessel, 498 GT, 9-2024 in aanbouw onder bouwnummer NEPTUNE 651, 21-1-2025 kiel gelegd, 9-1-2026 te Hardinxveld-Giessendam te water gezet met drijvende bokken waaronder de bok WEESLIFT 1, 28-2-2026 geplande oplevering, 12-3-2026 tot 19-3-2026 proefvaarten vanaf Middelharnis op het Haringvliet, 18-6-2026 opgeleverd als GEO MASTER aan Esmi SPV 10 Ltd., vlag: Marshall Islands (V7B2804), in beheer bij N-Sea Group. 20-6-2026 vertrokken op de eerste reis. 24-6-2026 te IJmuiden. 25-6-2026 te IJmuiden gedoopt GEO MASTER Mevr. Mirja van Poppel-Schut.

LUCIE, IMO 1152575, Utility Vessel, 160 GT, 133 DWT, 20-5-2026 te water gelaten bij Neptune Shipyards B.V. te Aalst onder bouwnummer NEPTUNE 616, 9-6-2026 als NP 616 een technische proefvaart uitgevoerd in de Europoort, 7-2026 geplande oplevering als LUCIE aan Neptune Shipyards B.V., Hardinxveld-Giessendam (PCSI).

MTS TERRAMARE, IMO 8843329 (NB-325), 115 GT, Offshore Support Vessel, 1960 opgeleverd door Schiffs- & Maschinenbau Mannheim A.G., Mannheim (813) als TERRAMARE 1 aan Jade-Dienst G.m.b.H. & Co. K.G., Wilhelmshaven. 1.770 EPK, 1.302 kW, M.W.M. RHS5518A. 2000 verkocht aan Underwater Technical Services, vlag: United Kingdom. 9-2003 verkocht aan Shoreline Marine Services, vlag: United Kingdom. 8-2005 verkocht aan Offshore Marine Solutions, vlag: United Kingdom. 115 GT. 10-2016 verkocht aan MTS Group Ltd., Brixham, vlag: United Kingdom (ZQWK3), 10-2016 herdoopt MTS TERRAMARE. 5-2022 verkocht aan Kraken Marine Services Ltd., United Kingdom, 5-2022 herdoopt KMS TERRAMARE.

Gestrand schip op Newgale Beach

Op 14 januari 2025 kreeg de KMS TERRAMARE, die in opdracht van Vodafone bezig was met de aanleg van hogesnelheidsglasvezelkabels van Ierland naar Brawdy Business Park, motorproblemen en liep dwars op de grond bij Newgale Beach in Pembrokeshire, op positie 51.51 NB en 005.08 WL. Golven beukten tegen het dek en er waren vonken van elektrische ontladingen aan boord te zien. De reddingsboot NORAH WORTLEY van de RNLI werd om 18:28 uur door de kustwacht gemobiliseerd en vertrok om 18:40 uur naar Newgale, waar bij hoogtij golven van een meter tot anderhalve meter hoog op de kiezelrug sloegen. Een andere reddingsboot werd te water gelaten om de situatie bij het onderzoeksschip te beoordelen, dat dwars op de kiezels lag en waarvan het dek werd overspoeld door golven. Na een verzoek om bergingspompen vroeg stuurman Will Chant de hulp van de D-klasse reddingsboot van Little and Broad Haven om te helpen bij het overpompen van de pompen. De zeeomstandigheden maakten deze optie onmogelijk, dus werd overwogen om een sleepkabel aan te leggen. Gezien de grootte en het gewicht van het getroffen schip, de zorgen over wateroverlast en de positie ervan op de kiezels, werd besloten om de veiligheid van de reddingsboten en de vrijwillige bemanning niet in gevaar te brengen.

De bemanning van het schip was in goede gezondheid en kon te voet aan land gaan op de kiezelrug, waarna de reddingsboten werden teruggetrokken en terugkeerden naar hun post. De NORAH WORTLEY was om 20:20 uur weer gereed voor gebruik.

De KMS TERRAMARE lag op 1 juli 2026 nog steeds aan wal, ongeveer 18 maanden nadat ze was vlotgetrokken en in veiligheid was gebracht na een stranding op Newgale Beach op 14 januari 2025. Het schip, een voormalig landingsvaartuig van de Duitse marine, speciaal gebouwd voor kustoperaties en strandlandingen, werkte in opdracht van Vodafone aan de aanleg van een onderzeese datakabel tussen Ierland en Brawdy. Het project maakte deel uit van een aanzienlijke investering om de digitale connectiviteit te versterken en de netwerkbestendigheid in Wales te verbeteren.

Het beschadigde schip werd vervolgens door de sleepboot FORTH TROJAN (ex SMIT BEVER) naar Pembroke Dock gesleept. (Timsen, 3-7-2026).



OLGA, IMO niet bekend, er staat wel een nummer op de brug maar dat is van de MIRANDA (IMO 9738258), gebouwd bij Pattje Waterhuizen B.V. te Waterhuizen, 18-6-2026 vertrokken van Waterhuizen naar Delfzijl met de sleepboten WATERLELIE en ANNA 6, 22-6-2026 van Delfzijl vertrokken van naar

IJmuiden met de sleepboot BALOE, 23-6-2026 gearriveerd te IJmuiden en naar de Vissershaven, i.a. voor Van Laar Maritiem B.V. (Foto: Jan Plug, 23-6-2026).

POSEIDONA, IMO 9923774, Damen ASD Tug 3413 ICE, 570 GT, 166 DWT, 12-7-2022 te water onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512803, 2-2026 i.a. als VAN THANH, 6-2026 i.a. als DFF POLAR BEAR, 6-2026 i.a. als POSEIDONA, 6-2026 vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6868), 5-6-2026 opgeleverd als POSEIDONA aan DFS Ship Lease 1 B.V., St. Vincent and Grenadines. 7-6-2026 vertrokken van de werf. 18-6-2026 van Singapore naar Port Louis, Mauritius, 7-7-2026 ETA te Port Louis.

PUTFORD ARIES, IMO 7502966, Offshore Supply Ship, 1.829 GT, 2.336 DWT, 8-2-1977 opgeleverd door Ysselwerf, Capelle a/d IJssel (167) als STAR ARIES aan Star Offshore Services Marine Ltd., United Kingdom. 1.372 GRT, 2.336 DWT. 1995 meting 1.763 GT. 1996 herdoopt STIRLING ARIES. 1996 verkocht aan Putford Enterprises Ltd., United Kingdom (GWAS), herdoopt PUTFORD ARIES. 2008 verkocht aan North Star South Ltd., United Kingdom. 4-2011 in beheer bij North Star South Ltd., Lowestoft. 2026 verkocht voor sloop. 10-5-2026 gearriveerd op de Feda-scheepssloperij, Noorwegen om gesloopt te worden.

ROTA SALVOR, IMO 7931894 (NB-319), Offshore Tug/Supply Ship, 1.171 GT, 1.188 DWT. 12-11-1982 opgeleverd door Astilleros De Huelva, Huelva (132) als REMOLCANOSA QUINCE aan Remolcanosa Quince S.A., Spanje (EABF) 1.178 BRT, 1.189 DWT. 8.000 EPK, 5.882 kW, 2 x Deutz RBV8M540, Barreras, Vigo. 1982 verkocht aan Remolques Mar. S.A., Spanje, herdoopt PUNTA SALINAS (BS-42). 10-2014 verkocht aan SASEMAR, Spanje. 24-6-2024 verkocht aan Rota Shipping Inc., Izmir, vlag: St. Kitts and Nevis (V4CU6), 7-2024 herdoopt ROTA SALVOR. (verkocht voor het slepen van grote schepen naar de slopers te Aliğa, Turkije). 6-2024 vlag: St. Kitts and Nevis (V4CU6), 7-2024 herdoopt ROTA SALVOR. 2026 verkocht voor sloop naar Aliğa, Turkije. 17-6-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.



Voormalige bergingssleepboot aangekomen in Aliğa

De ROTA SALVOR - de naam van de historische BS 42 PUNTA SALINAS sinds juni 2024 - heeft op 16 juni 2026 haar laatste reis naar Aliğa voltooid om gesloopt te worden. Ze werd gesleept door de sleepboot MARÍA van Navian. Sinds 1995 was het schip in dienst van Salvamento Maritimo, met afwisselende bases in de havens van Las Palmas de Gran Canaria en Santa Cruz de Tenerife. Toen het werd vervangen door het nieuwe bergingsschip HEROÍNAS DE SÁLVORA, bleef het afgemeerd en te koop staan in de haven van Granadilla, totdat het werd overgenomen door het Nederlandse bedrijf Naviun.

Tijdens haar eerste reis stak het schip de Atlantische Oceaan over naar Rio de Janeiro om een bulkcarrier naar Turkije te slepen voor de sloop. Vervolgens bracht het heel 2025 door in Bizerte, waar het ondersteuning bood aan een olieplatform. Op 16 juni arriveerde het in Aliğa, eigendom van Naviun, en wacht het op een dokbeurt om met de ontmanteling te beginnen.

Het schip werd eind jaren zeventig in opdracht van Remolcanosa gebouwd op de scheepswerf van Huelva en was het tweede van twee AHTS-schepen die ontworpen waren om platforms te ondersteunen. De twee schepen heetten REMOLCANOSA DIEZ en REMOLCANOSA DOCE. Tijdens de bouw werden ze verkocht aan Remolques Maritimos (REMASA) en in dienst genomen onder de namen PUNTA SERVICE en PUNTA SALINAS.

Na enkele jaren ondersteuning en bevoorrading te hebben geleverd aan platforms van San Carlos de la Rápita en Lobito voor Angola Offshore, werd in september 1986 een contract gesloten met de Directie-

Generaal van de Koopvaardij, destijds onder leiding van Fernando Salvador Sánchez-Caro, voor de charter van de PUNTA SERVICE en PUNTA SALINAS voor exclusief gebruik als bergingsschepen. Vervolgens, in september 1993, verwierf de Maritieme Veiligheids- en Reddingsvereniging alle aandelen van Remolques Marítimos en werd daarmee de enige aandeelhouder.

De PUNTA SALINAS was gestationeerd in Gijón, de PUNTA SERVICE in Algeciras en de PUNTA MAYOR in Las Palmas de Gran Canaria. In juni 1987 werd de eerste bergingssleepboot, gebouwd op de Santander-scheepswerven, in gebruik genomen in opdracht van de Directie-Generaal van de Koopvaardij tijdens het bewind van Fernando Salvador Sánchez-Caro en geëxploiteerd door REMASA. Deze sleepboot kreeg de naam ALONSO DE CHAVES (te water gelaten als SALVAMENTO UNO).

De PUNTA SALINAS heeft deelgenomen aan talrijke bergings- en sleepoperaties. Opvallend waren onder meer de redding van het schip CASON in 1987 voor de kust van Fisterra, met medewerking van het Nederlandse bedrijf Smit Tak en de kraan TAKLIFT 4, die werd gebruikt voor het lossen van de giftige vaten die het schip vervoerde, en de bestrijding van een olielek in 1992 nadat de tanker AEGEAN SEA explodeerde nabij A Coruña. (Timsen, 19-6-2026. Foto: Jan Plug, 15-4-2014, aankomst te Las Palmas).

SKANDI AMAZONAS, IMO 9528328 (NB-340). De situatie rond het gezonken schip is nog niet opgelost.

Drie weken zijn verstreken en de situatie rond de SKANDI AMAZONAS is nog steeds onopgelost. Het schip liep op 15 mei aan de grond bij Praia Campista na een rotsachtige bodem te hebben geraakt nabij Pedra do Pescador. Precies 21 dagen later ligt het nog steeds op dezelfde plek voor de kust van Praia Campista in Macaé, zonder dat er een besluit is genomen over de verwijdering ervan. Het Ministerie van Visserij (DOF) verklaarde slechts dat het alle genomen maatregelen met betrekking tot de SKANDI AMAZONAS continu in de gaten houdt. Het schip bevindt zich in een veilige en gecontroleerde toestand op de zeebodem, aldus het bedrijf. Er zijn geen lekkages of milieuschade geconstateerd. Het DOF heeft gespecialiseerde teams ingezet om de situatie continu te monitoren en neemt alle noodzakelijke preventieve maatregelen om ervoor te zorgen dat er geen milieuschade is, in overeenstemming met de geldende veiligheids- en milieuprotocollen. De gemeente Macaé volgt de zaak ook op de voet en stelt zich beschikbaar voor de verantwoordelijke bedrijven en instanties. Alle relevante informatie wordt rechtstreeks verstrekt door de verantwoordelijke autoriteiten: de Braziliaanse marine en het Staatsinstituut voor Milieu (Inea). De vakbond van oliearbeiders van de Noord-Fluminense-oliemaatschappij (Sindipetro-NF) nam deel aan de onderzoekscommissie naar het ongeval. Een van hun directeuren volgde het proces, maar ze kunnen geen officiële verklaring afgeven voordat het onderzoek is afgerond. (Timsen, 9-6-2026).

SMIT CANADA, IMO 7915151 (NB-340), 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. 6-2026 aanvang sloop te Gibraltar.



SMIT-LLOYD 29, IMO 8121276 (NB-337), 8-12-1982 opgeleverd als SMIT LLOYD 29. 1994 verkocht aan Smit Lloyd Shilbaya (Egypt) Ltd., Alexandria-Egypte (SSIK), herdoopt SMIT LLOYD ASWAN. 1999 verkocht aan Ocean Marine Services (Egypt) Ltd., Caïro-Egypte, herdoopt OCEAN ASWAN. 1-2022 verkocht aan

Alsindbad Sea Shipping Co. Inc., Panama, thuishaven en vlag: Moroni-Comoros (D6A2885), herdoopt OCEAN TIGER. 7-11-2022 verkocht aan IME Bunkering LLC, Dubai, vlag: United Arab Emirates (A6E2228), herdoopt PARDI. 3-10-2025 verkocht aan A. Momeni, Dubai, vlag: Palau (T8A5393), in beheer bij Garnet Global Business LLC, Muscat, Oman en Starshell Marine Inc., 10-2025 herdoopt PARDIS. 1-2026 vlag: onbekend (vlagstaat weg). (Foto: Bob van Raadt, 24-6-1994).

STENA MARIANOS, IMO 8601513 NB-255), Offshore Support Vessel, 3-12-1984 besteld, 20-11-1985 contract gewijzigd voor bare-boat charter bij Odin Beta B.V., Rotterdam, 20-12-1985 contract naar Nedifko 45 C.V., 28-10-1986 kiel gelegd, 10-4-1987 gedoopt STENA MARIANOS, 28-4-1987 te water gelaten, 23, 28 en 29-11-1987 proefvaart, 18-12-1987 opgeleverd als STENA MARIANOS door Dannebrog Værft A/S, Aarhus (189) aan Nedifko XLV C.V., Rotterdam (K/S Difco 45, Kopenhagen) in beheer bij Stena Offshore Ltd., Aberdeen. 4.294 BRT, 1.288 NRT, 2.706 DWT. 91,10 (75,00) x 18,04 x 8,00 x 6,500 meter. Trekkkracht 37 ton. 12.064 EPK, 8.874 kW, 4 x Wärtsilä 6RD32D, Oy Wärtsilä Ab, Vaasa. 1988 in beheer bij Workships B.V. 1990 verkocht aan Difco 45 C.V., Rotterdam, in beheer bij Stena Offshore Ltd., Aberdeen. 1993 verkocht aan K/S Difco XLV, Nassau-Bahamas, in beheer bij Coflexip Stena Offshore Ltd., Aberdeen, 1995 in beheer bij Coflexip Stena Offshore Ltd. (fusie Stena Offshore Ltd. en Coflexip S.A.). 1995 herdoopt CSO MARIANOS. 4-1997 verkocht aan Technip Offshore U.K., Nassau-Bahamas, in beheer bij Technip UK Ltd. 2002 verkocht aan Technip Offshore UK Ltd., Bahamas. 24-10-2005 (e) verkocht aan Mermaid Offshore Services Ltd., Bangkok-Thailand, herdoopt MERMAID COMMANDER. 20-4-2009 (e) vlag: Panama (3EQK5). 6-3-2019 (3) verkocht voor sloop. 29-3-2019 van Rayong, Thailand op Sriracha Anchorage, Thailand. 4-2019 opgelegd. 5-2025 vlag: Niue. 12-2025 vlag: onbekend.

Mermaid Maritime richt een joint venture op in Singapore om bestaande schepen te reactiveren

Het Thaise onderzeese en offshore boorbedrijf Mermaid Maritime Public Company Limited heeft een joint venture (JV) bedrijf opgericht in Singapore als investerings- en exploitatievehikel voor de heractivering en daaropvolgende commerciële inzet van een bestaand offshore ondersteuningsschip. (Nadja Skopljak, 5-6-2026).

Mermaid Subsea Services (Thailand) (MSST) is een joint venture-overeenkomst aangegaan met DS Global Offshore Engineering Singapore, een dochteronderneming van DS Global Offshore Engineering (Tianjin), een particulier bedrijf dat in China is opgericht en gespecialiseerd is in offshore engineering, voor de strategische reactivatie en commerciële ontwikkeling van MERMAID COMMANDER, waarbij het schip zal worden gereactiveerd en gerepareerd door het Singaporese bedrijf.

Na de overeenkomst richtten de partijen een joint venture op in Singapore als investerings- en exploitatievehikel voor de heractivering en daaropvolgende commerciële inzet van het in 1987 gebouwde vaartuig. Volgens de regeling zal DS Global de heractiverings- en reparatiewerkzaamheden uitvoeren en financieren.

De entiteit zal DS Mermaid Pte. Ltd., waarbij Mermaid Subsea Services (Thailand) Limited 50% bezit als in-natura bijdrage van het schip, en 50% door DS Global in ruil voor het leveren van reactivatie-, reparatie- en scheepsbeheerdiensten voor het schip.

De primaire activiteit van de joint venture zal het betreden van scheepsbeheer en de commerciële ontwikkeling van het schip zijn, met als belangrijkste strategische focus op het betreden van de offshore maritieme markt.

Nadat de reactiveringswerkzaamheden zijn afgerond, zal het schip worden herdoopt in DS MERMAID COMMANDER. (Info: offshore-energy).

SVITZER BARRACUDA, IMO 9627198, Tug, 340 GT, 169 DWT. 26-12-2011 opgeleverd als PW BAHAGIA. 4-2012 herdoopt RM BARRACUDA. 11-12-2014 verkocht aan Svitzer Americas Co. S.A., Panama. 5-2015 vlag: St. Vincent and Grenadines. 9-2019 vlag: Peru, 9-2019 herdoopt SVITZER BARRACUDA. 3-2021 vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6147). 2-7-2026 De Franse rechtbank heeft de SVITZER BARRACUDA in de haven van Fort-de-France op Martinique in bewaring genomen in een geschil tussen het lokale makelaarskantoor Porry en de reder Svitzer. Het schip, met bemanningslid Rodolphe Lamy, ligt sinds 16 juni 2026 in het droogdok en is onderworpen aan een preventieve beslaglegging door de rechtbank van Fort-de-France. De rechtbank heeft een borgsom van € 750.000 vastgesteld als voorwaarde voor het vrijlaten van de sleepboot.

SVITZER CECILIA, IMO 8919207, Tug, 364 GT, 2 x 2.400 PK, Ruston 6K.270M. 10-6-1991 opgeleverd als LADY CECILIA. 8-2008 herdoopt SVITZER CECILIA. 30-4-2026 verkocht aan Procadia Shipping Ltd., Athene, vlag: Tanzania (5IM909), 5-2026 op de Tyne herdoopt PROCADIA TUG 55. 16 tot 21-5-2026 te Frankrijk, daarna vertrokken naar Algeciras, 29-5-2026 ETA te Algeciras. 30-6-2026 vanaf Freetown te Onne, Nigeria. 2-7-2026 van Onne, 3-7-2026 te Port Opu Onongi, Nigeria. 7-2026 vlag: Belize (V3US9).

SVITZER JOSEPHINE, IMO 8919219, Tug, 364 GT, 279 DWT, 1991 opgeleverd door Mtay Marine Ltd., Bromborough, U.K. (MPGP3) als LADY JOSEPHINE. 6-2007 herdoopt ADSTEAM JOSEPHINE. 9-2007 herdoopt SVITZER JOSEPHINE. 29-5-2026 verkocht aan Cadia Towage Ltd., Freetown, Sierra Leone, vlag: Belize (V3VL), 2-6-2026 op de Tyne herdoopt CADIA JOSEPHINE. 10-6-2026 samen met de sleepboot MELTON (ex SVITZER MELTON) vertrokken van Southampton naar Nigeria, 24-6-2026 ETA te Las Palmas. 7-7-2026 ETA te Freetown.

SVITZER MELTON, IMO 9127344, Tug, 381 GT, 200 DWT, 5-1996 opgeleverd als MELTON, vlag: United Kingdom (MVZE8). 10-2007 herdoopt SVITZER MELTON. 20-2-2023 verkocht aan Svitzer Marine Ltd., Middlesbrough, United Kingdom. 2026 verkocht, 6-2026 herdoopt MELTON. 10-6-2026 samen met de sleepboot CADIA JOSEPHINE (ex SVITZER JOSEPHINE) vertrokken van Southampton naar Lagos, 24-6-2026 ETA te Las Palmas. 26-6-2026 van Las Palmas naar Lagos, Nigeria. 7-7-2026 ETA te Freetown.

VB BRAAKMAN, IMO 8915457 (NB-340), 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. Correctie: 27-4-2026 door de sleepboot VB TERNEUZEN naar Gent gebracht om gesloopt te worden bij Galloo Recycling N.V. (Met dank aan Leon).

VB KINN, IMO 9225720, Tug, 470 GT, 30-3-2001 opgeleverd als SANTANTONIO PRIMO aan Augustea Imprese Marittime, Italië. 3.720 kW. 2019 verkocht aan Stadt Sjøtransport AS, Noorwegen, 4-2019 herdoopt STADT KINN. 3-2026 verkocht aan Boluda Towage Norway AS, Noorwegen (LFWE) herdoopt VB KINN. Ook de andere sleepboten van Stadt Sjøtransport AS te Florø varen nu voor Boluda Towage Norway AS te Florø: STADT SLOVAG, (IMO 8414817), herdoopt VB SLOVAG, VB AARDAL, (IMO 8414829), herdoopt VB AARDAL en de STADT FLORØ, (IMO 9085194), herdoopt VB FLORØ.

VB GOUROGO, IMO 1082574, ASD 2813, TUG, 389 GT, 116 NT, 119 DWT, 6-5-2026 (BV) opgeleverd als VB GOUROGO door Damen Song Cam Shipyard, Vietnam (513364) aan West Med Towage S.A., Nador, Marokko, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6909). 27,59 (23,96) x 2,30 x 5,15 x 3,800 meter. 12,7 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x 16 cyl, 170 x 190, 1.800 rpm., Caterpillar Inc., Tianjin, China. 2 Azimuth Thruster Solid. 29-5-2026 te Singapore. 5-6-2026 van Singapore naar Galle, Sri Lanka. 15-6-2026 te Galle.

WORLD TRADER, IMO 7000724 (NB-338), 1970 opgeleverd als IÑIGO LOPEZ TAPIA. 1.800 EPK, Deutz. 1978 herdoopt RAICES. 2010 (e) herdoopt EDURNE. 7-2011 herdoopt MENDEXA. 19-6-2012 (e) verkocht aan World Towage & Salvage, vlag: Panama (HP7306), in beheer bij Hakvoort Sea Transport B.V., Urk, 6-2012 herdoopt WORLD TUG 1. 28-7-2023 terug te Slikkerveer, opgelegd als WORLD. 31-12-2024 verkocht aan Van der Kamp Shippers B.V., Zuidland, vlag: Belize (V3QF2), 12-2024 herdoopt WORLD TRADER. 4-2025 verkocht aan Zodiacofuscante LDA, Lissabon, vlag: Belize (V3QF2). 7-2025 vlag: Panama (HP7306), herdoopt WORLD TUG 1. 2025 vlag: Belize (V3QF2), 10-2025 herdoopt WORLD TRADER. 23-10-2025 vertrokken, terug gekeerd en naar Dockside Shippersfacilities B.V., Bolnes. 29-10-2025 vertrokken naar Casablanca, 9-11-2025 ETA te Casablanca. 31-10-2025 te Ramsgate, 1-11-2025 de reis vervolgd en gearriveerd te Calais. 8-12-2025 te Brest en aangehouden. 1-2026 vlag: Tanzania (5IM902). 30-6-2026 vertrokken van Brest naar Setubal, 3-7-2026 ETA te Setubal. 4-7-2026 van Lissabon naar Agadir, Marokko, 8-7-2026 te Agadir.

Onzeewaardige sleepboot nu geregistreerd in Zanzibar

Het is zes maanden geleden dat de WORLD TRADER op 8 december 2025 aanmeerde aan de Westkade van het vijfde bassin in de haven van Brest. De toestand van het schip, dat in slechte staat verkeert, is onveranderd gebleven en er bevinden zich nog steeds twee bemanningsleden aan boord. Na Belize en Tanzania is er nu een nieuw land op de achtersteven van de sleepboot verschenen, die sinds enkele dagen geregistreerd staat in Zanzibar. Toen de sleepboot tijdens de overtocht tussen Calais en Casablanca te maken kreeg met een storing in de voortstuwing, was het duidelijk dat het schip niet langer zeewaardig was, aangezien er zich tijdens de overtocht over het Kanaal meerdere incidenten voordeden. Sindsdien hebben de kapitein en een deel van de bemanning het schip verlaten en zijn teruggekeerd naar hun thuisland. Twee Oekraïners vertrokken in december, gevolgd door twee Venezolanen. Deze bemanningsleden hadden het geluk hun loon te ontvangen dankzij de tussenkomst van Laure Tallonneau, een inspecteur van de ITF (International Transport Workers' Federation), die voortdurend druk uitoefende op de eigenaar van het schip. (Timsen, 9-6-2026).

(NB: Zanzibar of Unguja is een eiland aan de oostkust van Afrika dat behoort tot Tanzania. Samen met het nabijgelegen eiland Pemba vormt het eiland de semiautonome staat Zanzibar).

Sleepboot vrijgegeven en vertrokken van Brest

De WORLD TRADER lag 6,5 maanden in Brest aangemeerd, maar werd op 30 juni om 6.30 uur door de autoriteiten vrijgegeven en verliet de haven. De komst van nieuwe bemanningsleden voor de sleepboot, ongeveer tien dagen geleden, had de hoop gewekt dat het schip spoedig zou vertrekken. Dit vertrek was echter afhankelijk van de beslissing van het Brest Ship Safety Center, dat bijna twee weken geleden aan boord was gekomen.

Na een inspectie achtten de inspecteurs het schip veilig genoeg om weer uit te varen, en het vertrok vanaf de westelijke kade van het 5e bassin in de commerciële haven. De bestemming van de sleepboot is gewijzigd; na Casablanca in Marokko werd de haven van Setubal nu als volgende stop verwacht, mits het 58 jaar oude schip geen verdere problemen ondervindt. (Timsen, 30-6-2026).

ZWERVER II, IMO 9266396 (NB-97), Damen Multicat 2611, 5-3-2003 casco gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot IKAR, 6-2003 aanvang van de proefvaarten, 13-6-2003 terug, 19-6-2003



opgeleverd door Damen Shipyards B.V., Hardinxveld (1546) aan HVS Dredging Support B.V., Harlingen (H. van Stee Offshore Support B.V., Harlingen). 200 GT, 1.980 EPK, 1.457 kW, 3 x 6 cyl, 4 tew, Cummins KTA19M3. 23-6-2003 vertrokken van Rotterdam met een ponton op sleeptouw. 11-2008 verkocht aan Holyhead Towing Co. Ltd., U.K. (2BPK6), herdoopt PUFFIN ISLAND. 6-2026 verkocht aan Marine Plant Hire (UK) Ltd., Dartmouth U.K. (2BPK6), herdoopt TOM SCRUBY. (Foto: Nico Giltay, 26-2-2021, Puttershoek).



AL DAAZEN, IMO 9325702, LNG Tanker, 99.106 GT, 90.617 DWT, 27-2-2007 opgeleverd als AL DAAZEN aan (manager) Teekay Shipping Canada Ltd., vlag Bahamas (C6VF7). 7-8-2007 in beheer bij Teekay Shipping Canada Ltd. en Seapeak Maritime Glasgow Ltd. 22-12-2014 verkocht aan Al Daayen LLC, Bahamas, in beheer bij Teekay Shipping Canada Ltd. en Seapeak Maritime Glasgow Ltd. 17-6-2017 in beheer bij Teekay Shipping Canada Ltd. en Seapeak Maritime Ltd.

Negende LNG-scheepslading passeert de Straat van Hormuz

Ondanks de blokkade van de waterweg is er op 6/7 juni opnieuw een LNG-lading vanuit Qatar de Straat van Hormuz overgestoken aan boord van de AL DAAZEN. Dit was de negende levering sinds die tijd. De tanker werd eind februari geladen bij de exportterminal Ras Laffan in Qatar, stopte op 5 juni met het uitzenden van signalen en werd op 8 juni ten oosten van Oman gespot, op weg naar China met een verwachte aankomsttijd van 7 juli. LNG-exporteurs hebben bemanningen opgedragen hun transponders uit te schakelen om te voorkomen dat ze worden getraceerd. Tijdens de eerste poging om de Straat van Hormuz te verlaten, was de tanker op weg naar Tianjin. (Timsen, 9-6-2026).

ANEMOS, IMO 7901265, Passenger/Ro-Ro Ship (Vehicles). 16.879 GT, 1980 opgeleverd als ROSELLA door Wärtsilä, Turku (1249) aan SF Line Ab, Finland. 10.604 BRT. 2023 verkocht door Viking Line Ab, Finland aan Aegean Sea Lines Maritime Co., Griekenland (SVCW2), herdoopt ANEMOS.

ANEMOS verkocht door Aegean Sea Lines.

De Griekse veerbootmaatschappij Aegean Sea Lines heeft aangekondigd dat de ANEMOS (16.879 GT) de vloot heeft verlaten. De veerboot werd in 2023 aangeschaft met als doel een bijdrage te leveren aan de dienstverlening rond de Westelijke Cycladen en betrouwbare en kwalitatief hoogwaardige veerverbindingen te bieden aan inwoners, professionals en bezoekers van de eilanden. Gedurende haar diensttijd heeft het schip de routes naar de eilanden consistent bediend, zowel in de winter als in de zomer, zelfs onder moeilijke weersomstandigheden, waarbij de veiligheid van passagiers, bemanning en schip absolute prioriteit had.

De omstandigheden die zich op de routes van de Westelijke Cycladen hebben ontwikkeld, in combinatie met de bredere ontwikkelingen in de sector, maakten het echter onrealistisch om deze inspanning voort te zetten onder de voorwaarden en met de doelstellingen waarmee deze was gestart. Het schip heeft Aegean Sea Lines officieel verlaten en zet zijn dienst voort onder de nieuwe eigenaar, marktleider Marios Iliopoulos, waardoor het schip actief blijft in Griekse wateren. (Timsen, 12-6-2026).

AL HAMLAL, IMO 9337743, LNG Tanker, 136.410 GT, 113.584 DWT, 15-2-2008 opgeleverd als AL HAMLAL aan Overseas LNG S2 Corp., Marshall Islands, in beheer bij Qatar Gas Transport Co. QPSC, Doha en Bernhard Schulte. 15-3-2012 in beheer bij Qatar Gas Transport Co. QPSC, Doha en OSG Ship Management UK Ltd. 30-5-2014 in beheer bij Qatar Gas Transport Co. QPSC, Doha en Nakilat Shipping Qatar Ltd., Doha. 5-2026 vlag: Oman (A4DM3).

Nakilat neemt het scheepsmanagement van het eerste LNG-schip over

Het Qatarese scheepvaartbedrijf Nakilat, 's werelds grootste rederij voor LNG-transport, heeft het volledige beheer en de exploitatie van haar eerste LNG-schip, de QFlex AL HAMLAL, overgenomen van OSG Ship Management - UK Limited. Deze geplande overname is de eerste in een reeks van drie andere schepen die binnen de komende twee maanden zullen worden overgenomen. De AL HAMLAL heeft een laadcapaciteit van 216.000 m³ en is voor 50,1 procent in handen van Nakilat en voor 49,9 procent van OSG. Het schip werd gebouwd in Zuid-Korea door Samsung Heavy Industries en werd in februari 2008 opgeleverd. De AL HAMLAL is actief in dienst voor charteraar Qatargas II en heeft wereldwijd 45 ladingen vervoerd. (Timsen, 3-6-2026).

Eerste Qatarese LNG-tanker terug in de Perzische Golf

De AL HAMLAL, eigendom van de Qatarese staatsrederij, meerde op 18 juni 2026 aan bij de exportterminal van Ras Laffan. Het was de eerste Qatarese LNG-tanker sinds het begin van de oorlog tussen Iran en de VS op 28 februari. Het schip had ongeveer een week eerder, nabij West-India, geen AIS-signalen meer uitgezonden.

De aankomst van de tanker volgde op de ondertekening van een interim-vredesakkoord tussen de VS en Iran, waarin werd opgeroepen tot een snelle heropening van de cruciale waterweg. (Timsen, 18-6-2026).

AN YANG, IMO 8741026, Container Ship (Fully Cellular), 7.221 GT, 2007 opgeleverd als YONG YUE 11 aan Zhejiang Yongyue Holding Group, China. 4-6-2024 verkocht aan Skyline Int. Shipping Co. Ltd., Panama. 28-4-2025 verkocht aan Neptune Lines Ltd., Panama. 4-2025 herdoopt AN YANG.

Aanvaring voor de kust van Chattogram

Op 4 maart 2025, rond 12.20 uur, raakte de YONG YUE 11, die vanuit Colombo was aangekomen, in aanvaring met de aangemeerde tanker RHINE (IMO: 9356816) voor de kust van Chattogram, in het buitenanker gebied. De schroef van de YONG YUE 11 raakte verstrikt in de ankerketting van de RHINE en veroorzaakte schade aan het containerschip. De havenautoriteiten zetten de sleepboten KANDARI 10, KANDARI 4 en BLV LUSAI, samen met een loodsboot, in om de plaats van het ongeval te bereiken. Een gespecialiseerd team, bestaande uit ervaren loodsen en havenmedewerkers, wist het containerschip rond 16:30 uur los te krijgen en in veiligheid te brengen. De RHINE ligt sindsdien stil op de ankerplaats, positie 22.13 NB en 091.45 OL, sinds 28 februari. Op 7 maart lag de YONG YUE 11 afgemeerd op positie 22.14 NB en 091.50 OL. De havenactiviteiten, inclusief die in de buitenste ankerplaats, bleven ongestoord en alle werkzaamheden verliepen zoals gebruikelijk. (Timsen, 7-3-2026).

Containerschip wordt geveild

De AN YANG wordt op 26 juni 2026 in China geveild na een snelle reeks wisselingen van eigenaar en management in de afgelopen twee jaar. Dat gebeurt op het Shipbid-platform van de Zhejiang Shipping Exchange met een startprijs van 4,5 miljoen dollar. Neptune Lines was de geregistreerde eigenaar van het schip, terwijl Skyline International Shipping stond vermeld als scheepsbeheerder, exploitant en technisch manager. (Timsen, 10-6-2026).

ARCONIAN, IMO 8807349 (NB-340), 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. 22-4-2026 vertrokken van Freetown. 1-5-2026 de Canarische Eilanden onderschept door de op verdenking van smokkelen en naar Las Palmas de Gran Canaria opgebracht.

Drugssmokkelschip gekoppeld aan "Bolle Jos" Jos Leijdekkers

De ARCONIAN, die op 1 mei door de Spaanse kustwacht werd onderschept met 30.000 kilo cocaïne aan boord, maakte deel uit van een vloot die gelinkt was aan Jos Leijdekkers (34), ook bekend als 'Bolle Jos', en die betrokken was bij drugssmokkel in de Middellandse Zee.

Het schip was onderweg van Sierra Leone, waar de veroordeelde drugs crimineel woont, naar Libië. Net als drie andere vrachtschepen stond de ARCONIAN geregistreerd bij een bedrijfsgroep in Flensburg. Alle schepen waren betrokken bij drugssmokkel in de Middellandse Zee namens verschillende drugshandelaren. De Spaanse autoriteiten vermoeden dat 'Bolle Jos' achter de cocaïne op de ARCONIAN zat. Hij had 30 ton opgeslagen in Sierra Leone, het transport georganiseerd en de drugs afgeleverd. De Spaanse politie vermoedt dat het de bedoeling was de drugs in kleinere pakketten overboord te gooien voor de kust van Libië. Speedboten zouden de drugs vervolgens uit zee halen en naar de Spaanse kust brengen. Drugshandelaren hebben deze methode vaker gebruikt met de vier schepen van de smokkelvloot. Aan boord van het schip werden 23 mensen gearresteerd: vijf Nederlanders, 17 Filipino's en een Surinamer. De cocaïne had een waarde van meer dan 810 miljoen euro. 'Bolle Jos' staat op de internationale opsporingslijst en is in Nederland en België al meerdere malen bij verstek veroordeeld voor onder andere drugsdelicten en moorden. Hij woont in Sierra Leone, waar hij een relatie heeft met de dochter van de president van het land. De Nederlandse regering heeft Sierra Leone verzocht hem uit te leveren, maar tot nu toe is daar nog niets van terechtgekomen. (Timsen, 8-6-2026).

ARCTIC EXPRESS, IMO 9333591, LNG Tanker, 102.064 GT, 84.303 DWT, 3-7-2007 opgeleverd door Hyundai (1777) als BRITISH EMERALD aan BP Shipping Ltd., Sunbury-on-Thames, U.K., vlag: Isle of Man. 8-2020 herdoopt KMARIN EMERALD. 6-2022 herdoopt COOL RIDER. 16-10-2025 verkocht aan Sundrop Shipping Ltd., Malta. 2-4-2026 verkocht aan Amazing Global Trading Ltd., 4-2026 vlag: Antigua and Barbuda, 4-2026 Sierra Leone, 2-4-2026 in beheer bij Frion Ship Management LLP, 4-2026 herdoopt QUEEN CASSIOPEIA. 13-5-2026 verkocht aan SMP Techmanagement LLC, Rusland (UAPF9), 28-5-2026 in beheer bij SMP Techmanagement LLC, 5-2026 herdoopt ARCTIC EXPRESS.

Rusland stuurt de ARCTIC EXPRESS naar het Arctic LNG 2-project

Rusland heeft zijn schaduwvloot verder uitgebreid: de ARCTIC EXPRESS heeft een nieuwe taak gekregen, namelijk het transport van LNG van het gesanctioneerde Arctic LNG 2-project. De tanker laadde LNG bij de drijvende opslagfaciliteit Saam in de regio Moermansk, waar LNG van Arctic LNG 2 werd opgeslagen. Beide faciliteiten – Saam en Arctic LNG 2 – stonden onder Amerikaanse sancties. De eerste lading van de 'Arctic Express' bij het gesanctioneerde project illustreerde de inspanningen van Moskou om de export uit te breiden ondanks de westerse beperkingen. In mei 2026 kwam het schip onder het beheer van SMP Techmanagement LLC uit Sint-Petersburg en werd het geregistreerd onder de Russische vlag. SMP Techmanagement bezit nog drie andere schepen voor LNG-transport die deel uitmaakten van de Russische schaduwvloot. Samen met de 'Arctic Express' zijn er minstens 21 schepen betrokken geweest bij het transport van LNG van gesanctioneerde Russische projecten. Desondanks bleef het grootste obstakel voor een toename van de export van Arctic LNG 2 een tekort aan schepen die het gas naar de afnemers konden vervoeren. In 2026 voegde Rusland nog vier tankers toe aan zijn schaduwvloot die voorheen de exportfabriek in Oman bediende. (Timsen, 30-6-2026).

ARCTIC METAGAZ, IMO 9243148 (NB-338) LNG Tanker, 93.844 GT, 2003 opgeleverd als BERGE EVERETT aan BW LNG AS, Noorwegen (IS). 6-2008 herdoopt BW SUEZ EVERETT. 2009 in beheer bij BW Fleet Management AS. 5-2013 herdoopt BW GDF SUEZ EVERETT. 27-6-2014 verkocht aan Everett LNG Pte. Ltd., 6-2014 vlag: Singapore, in beheer bij BW Maritime Pte. Ltd. 5-2018 herdoopt BW EVERETT. 9-2023 in beheer bij Synergy Maritime Pvt. Ltd. 9-2023 vlag: Liberia. 9-2023 vlag: Singapore, 9-2023 herdoopt METAGAS EVEREST. 4-2024 vlag: Liberia. 28-5-2024 verkocht aan Lathyrus Shipping Co., vlag: Palau, in beheer bij Ocean Speedstar Solutions OPC, Mumbai en Nur Global Shipping LLC, 5-2024 herdoopt EVEREST ENERGY. 10-2024 vlag: Curaçao (FALSE), 10-2024 herdoopt METAGASEVEREST. 4-2025 vlag: Sint Maarten (FALSE). 4-2025 vlag: Rusland (UAF8), 4-2025 herdoopt ARCTIC METAGAZ. 15-10-2025 in beheer bij Ocean Speedstar Solutions OPC, Mumbai en SMP Techmanagement LLC, St. Petersburg. 24-2-2026 van Moermansk met ongeveer 62.000 ton LNG vertrokken naar (waarschijnlijk) China. 3-3-2026 om 04:00 uur LT in de Middellandse Zee, op ongeveer 150 mijl ten zuidoosten van Malta, geraakt door (waarschijnlijk) een drone waarop explosies volgen en brand uitbrak, de bemanning verliet het schip, de tanker dreef daarop onbeheerd.

Russisch onderzoeksteam heeft onderzoek gedaan naar het wrak van een tanker

Op 25 mei werd gemeld dat een Russisch onderzoeksteam de nabij Benghazi had onderzocht en het forensisch onderzoek voortzette. Een team van onderzoekers van het team, bijgestaan door het Russische ministerie van Buitenlandse Zaken en het ministerie van Defensie, was naar Libië afgereisd. Ze gebruikten onbemande vliegtuigen en onderwaterrobots om het schip grondig te inspecteren, met behulp van de sleepboot 'Icdas 1'. Ze documenteerden bewijs van de brand, de volledige vernietiging van de besturingssystemen van het schip en de vernietiging van twee van de vier LNG-tanks. De aard van de schade wees op een externe impact van explosieven, aldus de commissie, die stelde dat het schip op 3 maart voor de kust van Malta was aangevallen door onbemande luchtvaartuigen en onbemande boten met explosieven. Het team heeft ook de datarecorder van het schip teruggevonden, die zal worden gedecodeerd als onderdeel van een computertechnisch onderzoek. De tweede stuurman en een matroos die gewond raakten tijdens de explosie en de daaropvolgende brand, hebben inmiddels medische behandeling gekregen. De bemanning is gerepatriëerd naar Moermansk. Bij de inspectie werden geen tekenen van milieuverontreiniging gevonden en er werden geen brandstoflekken. (Timsen, 27-5-2026).

Rusland heeft verzocht de sancties op te heffen zodat het wrak geborgen kan worden

Rusland heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) verzocht haar lidstaten te bewegen de sancties tegen de ARCTIC METAGAZ op te heffen en een vlagstaat te vinden die is vrijgesteld van aansprakelijkheid, zodat het schip geborgen kan worden. In een brief van 3 juni stelde de Russische Federatie dat het "eenzijdige, onrechtmatige westerse sancties" waren die de reder en Libië beletten maatregelen te treffen om het zwaar beschadigde schip te bergen. (Timsen, 10-6-2026).

ASIAN TIDE, IMO 9486283 (NB-131), Asphalt/Bitumen Tanker, 8-6-2006 kiel gelegd, 24-9-2008 te water gelaten bij Ningbo Xinle Shipbuilding Group Co. Ltd., Ningbo (XK-121), 9-12-2008 opgeleverd als GLOBAL HEKATE aan Navigazione Due Golfi S.p.A., Antigua and Barbuda (Global Hekate G.m.b.H. & Co. K.G.), in beheer bij Global Hanseatic Shipping G.m.b.H. en Italship S.p.A. 5.164 GT, 2.913 NT, 7.364 DWT. 2.500 kW, Daihatsu Diesel Mfg. Co. Ltd. Moriyama No.1 Factory, Kyoto. 3-2-2011 (e) verkocht aan Asian Tide Shipping Ltd., Liberia, in beheer bij Asian Shipmanagement Corp., 2-2011 herdoopt ASIAN TIDE. 16-3-2012 (e) verkocht aan Sunsin Shipping Ltd., Malta, in beheer bij Asian Shipmanagement Corp. 10-2012 (e) verkocht aan Asian Tide Shipping Ltd., Liberia, in beheer bij Asian Shipmanagement Corp. 3-1-2014 in beheer bij Asian Shipmanagement Corp. en MFS Shipmanagement Corp. 23-3-2015 gearriveerd te 's-Gravendeel en opgelegd. 21-1-2016 (e) verkocht aan Shin Sunny Ltd., Liberia, in beheer bij Seacon Ships Management Co. Ltd. (Qingdao), Qingdao. 3-3-2016 van 's-Gravendeel naar Port Said. 10-2016 herdoopt GOLDEN LILY. 1-2021 herdoopt SARVESHWAR. 13-1-2026 verkocht aan Jal Shipping Inc., Monrovia, vlag: Guinea-Bissau (J5BA4), in beheer bij Doorabeen Shipping Opc Pvt. Ltd., Mumbai, 1-2026 herdoopt JALVEER.

Bitumentanker in brand voor de kust van Oman

Op 11 juni 2025 om 11.20 uur raakte de JALVEER, met 20 Indiase bemanningsleden aan boord, buiten bedrijf nadat een Amerikaans vliegtuig twee Hellfire-raketten op de machinekamer van het schip had afgevuurd. De bemanning zou herhaaldelijk hebben geweigerd gehoor te geven aan de instructies van de Amerikaanse strijdkrachten voor de kust van Shinas in Oman. Het schip vloog vervolgens in brand. Het was de derde tanker met een Indiase bemanning die in de buurt van de Straat van Hormuz werd geraakt, na de SETTEBELLO (IMO: 9162916) en de MARIVEX (IMO: 946415).

De tanker gaf via VHF-kanaal CH16 een noodsignaal af en meldde een grote brand in de machinekamer. Lokale reddingsteams en de Omaanse marine werden naar het brandende schip gestuurd om hulp te bieden. Alle bemanningsleden waren veilig en verzameld op het voordek, terwijl er rook uit het achterdek opsteeg. Een evacuatieoperatie werd gestart met assistentie van de Omaanse autoriteiten.

De oorzaak van de brand en de omstandigheden rond de vermeende aanval worden nog onderzocht. Maritieme veiligheidsdiensten en relevante lokale autoriteiten werken samen om de situatie te beoordelen en de veiligheid van de betrokkenen te waarborgen. Dit incident leidde tot nieuwe zorgen over de maritieme veiligheid in de Golf, te midden van de escalerende spanningen tussen de VS en Iran. De Indiase ambassade in Oman werkte actief aan het verzamelen van meer informatie en onderhield contact met de lokale autoriteiten. De aanval zou zijn uitgevoerd door de Amerikaanse marine nabij de kust van Oman. De details rond het incident bleven echter onduidelijk en de autoriteiten hadden nog geen verdere informatie vrijgegeven.

India heeft op 12 juni de Amerikaanse vice-ambassadeur in Delhi ontboden om te protesteren tegen de Amerikaanse militaire aanvallen op commerciële schepen voor de kust van Oman. Dit was de tweede keer in drie dagen dat New Delhi zijn ongenoegen uitte. De Amerikaanse vice-ambassadeur in Oman, Jason Meeks, werd op 10 juni voor het eerst door India ontboden na een aanval van de Amerikaanse marine waarbij drie Indiase matrozen om het leven kwamen op de SETTEBELLO. Op 11 juni werd de JALVEER aangevallen, waarbij geen doden of gewonden vielen. (Timsen, 12-6-2026).

AURORA BOTNIA, IMO 9878319, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 13-2-2020 kiel gelegd, 27-8-2020 opgeleverd door Rauma Marine Constructions Oy (6002) als AURORA BOTNIA aan Kvarken Link OY, Finland (OJTR), in beheer bij Kvarken Link AB, Umea. 17-2-2022 in beheer bij Kvarken Link AB, Umea en NLC Ferry AB OY, Vaasa.

Veerboot in Stena Line-kleuren

Wasaline heeft het verfwerk van de AURORA BOTNIA voltooid na de overname door Stena Line. De schoorsteen van het schip is opnieuw geschilderd in de kenmerkende rode kleur van Stena Line met het S-embleem, terwijl nieuwe designelementen, waaronder het kenmerkende groene golfmotief, aan de romp zijn toegevoegd. Dit weerspiegelt de nieuwe eigendomsstructuur en de intensievere samenwerking tussen de rederijen. Wasaline bleef echter zelfstandig opereren onder haar eigen merk, met behoud van operationele servicenormen en klantverplichtingen. De overname heeft Wasaline versterkte middelen en een ontwikkelingsplatform opgeleverd. De veerboot bleef normaal varen op de route Vaasa-Umeå, met tot wel 26 afvaarten per week tijdens de zomervakantie. (Timsen, 12-6-2026).

BRAVE TERN, IMO 9583782, 15.328 GT, 9.033 DWT, 27-9-2012 opgeleverd door Lamprell Energy Ltd. (LEL/10/001), aan Brave Tern Ltd., Malta (9HA3020), in beheer bij Fred Olsen Windcarrier AS, Oslo.

WIND KEEPER, IMO: 9972749, Offshore Support Vessel, 22.473 GT, 7.601 NT, 29-4-2022 No Longer updated by (LRF), 30-8-2022 kiel gelegd bij Yantai Cimc Raffles Offshore Ltd. (H536), 30-9-2023 in

aanbouw als BO QIANG 3060 voor Shanghai Boqiang Heavy Industries, 2-2-2024 opgeleverd als WIND KEEPER aan Wind Keeper Ltd., Marshall Islands, V7A3456.

Windturbinebladen beschadigd door aanvaring

Op de ochtend van 10 juni 2026 werd de BRAVE TERN tijdens havenmanoeuvres in Esbjerg door sterke winden overvallen, waarna het schip tegen het installatieschip WIND KEEPER (IMO: 9972749) botste. Turbineonderdelen die op de BRAVE TERN waren geladen, raakten het andere schip en de kade. De autoriteiten werden op de hoogte gebracht van de aanvaring, die plaatsvond nadat het schip was geladen met onderdelen voor installatie op het 1,1 GW Thor-windpark voor de kust van Jutland. Er zijn geen gewonden gemeld, maar één persoon werd voor een medische controle naar het ziekenhuis gebracht.

De oorzaak van het incident en de omvang van de schade aan het schip en de lading werden onderzocht. De Deense Maritieme Autoriteit hield de BRAVE TERN aan. Het schip lag afgemeerd op positie 55.27 NB en 008.28 OL bij de Esbjerg Offshore Wind Marshalling Berth 02.

De eerste Siemens Gamesa-turbine van maximaal 15 MW werd in maart geïnstalleerd in het Thor-turbinepark met 72 turbines. De installatiecampagne zou naar verwachting eind 2026 afgerond zijn. (Timsen, 11-6-2026).

CAFFA, IMO 9143611 (NB-236), General Cargo Ship, 2.914 GT, 4.337 DWT, 1997 opgeleverd door Krasnoye Sormovo Shipyard, Nizhniy Novgorod als NIKOLAY SMELYAKOV. 7-3-2012 in beheer bij Inok Shipping N.V., Antwerpen. 5-2003 herdoopt UFA. 12-9-2022 verkocht aan Idan Shipping LLC, Rusland. 12-2022 herdoopt VETLUGA. 9-6-2025 verkocht aan Caffa Shipping Ltd., La Ciotat, Mont Fleuri, Mahe Island Seychelles, vlag: Guinea (FALSE) (3X2107), 6-2025 herdoopt CAFFA.

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).

De planning voor de overdracht aan Oekraïne gaat door

Op 3 juli bekrachtigde het Hof van Beroep de inbeslagname van de CAFFA. Het is waarschijnlijk dat er hoger beroep tegen deze beslissing zal worden aangetekend, maar de voorbereidingen voor de overdracht van het schip aan Oekraïne, waar het onderdeel uitmaakt van een onderzoek naar vermeende oorlogsmisdaden, waren al in volle gang. Volgens openbaar aanklager Håkan Larsson waren de plannen al in gang gezet. De Zweedse advocaat van de rederij is van mening dat de inbeslagname onterecht is en zal de rederij adviseren om in hoger beroep te gaan bij het Hoogerechtshof. (Timsen, 3-7-2026).

CMA CGM SAN ANTONIO, IMO 9294173 (NB-230), 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. 5-5-2026 onderweg van Khalifa Port naar Mundra in de Straat van Hormuz om 18:30 uur getroffen door een kruisraket, acht bemanningsleden, allen Filipijnse 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. Volgens minister van migrantenzaken Hans Leo Cacadac zijn twee van de zeven Filipijnse zeevarenden die gewond raakten bij de aanval 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.

Het laatste Filipijnse bemanningslid van de CMA CGM SAN ANTONIO is gerepatrieerd.

Het laatste Filipijnse bemanningslid van de CMA CGM SAN ANTONIO die nog in het buitenland verbleef, arriveerde op 15 juni 2026 kort na 22.00 uur op Terminal 1 van de internationale luchthaven Ninoy Aquino, tussen Pasay City en Paranaque City. Hiermee kwam een einde aan de repatriëring van de bemanningsleden die de aanval op hun schip in de Straat van Hormuz hadden overleefd. Hij landde aan boord van Oman Air vlucht WY 843. Hij mocht pas naar huis vliegen nadat hij uit het ziekenhuis was ontslagen waar hij was behandeld. Zijn ontslag markeerde de laatste fase van een herstelproces dat hem langer in het buitenland had gehouden dan de zes collega's die hem voorgingen.

Een ontvangstteam, onder leiding van adjunct-secretaris Julyn Ambito Fermin en bestaande uit medewerkers van het ministerie van Migrantenarbeid en de Overseas Workers Welfare Administration, samen met functionarissen van zijn erkende uitzendbureau, stond hem bij aankomst op te wachten. Zijn vrouw was er ook om hem te verwelkomen. De groep regelde luchthaventransfers en financiële hulp voor het gezin, terwijl een medisch team van de Manila International Airport Authority, in samenwerking met

de New NAIA International Airport Corp., paraat stond om ter plaatse medische zorg te verlenen. De repatriëring volgde op instructies van president Ferdinand R. Marcos Jr. aan de regering om de veilige terugkeer van de bemanning te waarborgen. Bij deze inspanning waren de reder, het Bureau voor Migrantenarbeid, de Filipijnse ambassade in Oman, de Omaanse autoriteiten en het uitzendbureau in de Filipijnen betrokken.

Net als de bemanningsleden die hem voorgingen, moest de terugkerende zeeman een medisch onderzoek en psychosociale begeleiding ondergaan, georganiseerd door zijn agentschap, voordat hij naar zijn provincie kon terugreizen. (Timsen, 17-6-2026).

DALI, IMO 9697428 (NB-340). 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.

Strafrechtelijke aanklachten ingediend tegen hoofdwerktuigkundige

Amerikaanse aanklagers maakten op de middag van 15 juni in Maryland bekend dat er strafrechtelijke aanklachten zijn ingediend tegen de hoofdwerktuigkundige van de DALI. Hij is daarmee de eerste officier van het schip die wordt vervolgd. De aanklachten vloeien echter alleen voort uit het niet melden van gevaarlijke omstandigheden aan boord van het schip aan de Amerikaanse kustwacht. De federale aanklagers lieten tevens weten dat ze een schikking hebben getroffen waarbij de vervolging wordt uitgesteld.

Karthikeyan Deenadayalan, 46 jaar oud, was sinds januari 2024 hoofdwerktuigkundige aan boord van de 'Dali'. Uit de aanklacht blijkt dat hij één keer de Port & Waterways Safety Act heeft overtreden, een wet die in 1972 door het Amerikaanse Congres werd aangenomen en die voorschrijft dat de Amerikaanse kustwacht onmiddellijk op de hoogte moet worden gesteld "wanneer er een gevaarlijke situatie is, hetzij aan boord van een schip, hetzij veroorzaakt door het schip of de exploitatie ervan."

Er werd beweerd dat de hoofdingenieur "bewust en opzettelijk had nagelaten" de Amerikaanse kustwacht (USCG) op de hoogte te stellen van de omstandigheden aan boord van het schip bij aankomst in Baltimore. Hierbij werd aangevoerd dat de redundante aanvoer- en boosterpompen voor generatoren 3 en 4 niet werden gebruikt en dat in plaats daarvan een niet-redundante spoelpomp werd ingezet.

In de aanklacht werd gesteld dat de eerste stroomuitval op 26 maart 2024 waarschijnlijk werd veroorzaakt door een losse kabel en dat de tweede stroomuitval, die de fatale aanvaring met de Francis Scott Key Bridge veroorzaakte, plaatsvond omdat de 'Dali' afhankelijk was van een niet-redundante spoelpomp om brandstof te leveren aan twee van de vier generatoren van het schip. Dit kwam overeen met de beweringen die de VS in mei naar voren bracht in de strafrechtelijke aanklacht tegen de exploitanten, Synergy Marine en een van hun technisch leidinggevenden.

Er is een hoorzitting gepland voor 16 juni om een overeenkomst over uitgestelde vervolging te beoordelen die is bereikt met de hoofdingenieur.

De hoofdingenieur was een van de hoge officieren en bemanningsleden die sinds het incident in de VS zijn gebleven. Elk van hen beriep zich echter op het recht om niet tegen zichzelf te getuigen tijdens de bewijsvergaring in de civiele rechtszaak. De hoorzitting in de strafzaak tegen Deenadayalan is toegewezen aan rechter James Bedar, een hoge rechter van het hof die ook de civiele rechtszaak voorziet.

In afzonderlijke documenten hebben Amerikaanse aanklagers een procesdatum in oktober 2027 voorgesteld voor de strafzaak tegen Synergy Marine en haar technisch leidinggevende, en de rechtbank verzocht om dagvaardingen uit te vaardigen voor diverse getuigen. Volgens de federale wetgeving kunnen deze getuigen worden gedwongen om te getuigen.

Dit was de meest recente stap in de reeks juridische procedures tegen Grace Ocean als eigenaar van het schip en Synergy Marine.

In een aparte indiening bij rechter Bedar verzochten de twee bedrijven om afwijzing van de resterende civiele vorderingen. Er bleven ongeveer twaalf vorderingen over in de civiele zaak, waaronder die van de stad en het district Baltimore, die economische schade claimen voor de vernietiging van de brug, havenarbeiders die inkomstenverlies claimen tijdens de sluiting en het herstel van de haven, en diverse lokale bedrijven die economische schade claimen.

De bedrijven hebben de claims van de zes families van de omgekomen wegwerkers en van de overlevenden van de wegwerkersploeg geschikt. Ze hebben ook een schikking getroffen met Maryland voor het verlies van de brug en met de federale overheid voor de kosten van de bergings- en herstelwerkzaamheden. Meer dan 30 van de 50 claims, waaronder claims met betrekking tot de lading, zijn geschikt, terwijl enkele claims zijn afgewezen.

De bedrijven beriepen zich op een uitspraak van het Amerikaanse Hooggerechtshof uit 1927, waarin werd gesteld dat de resterende vorderingen niet geldig waren. Het Hooggerechtshof had in een rechtszaak tegen

Robins Dry Dock & Repair Company geoordeeld dat eisers een eigendomsrecht moesten hebben op het beschadigde of vernietigde object om schadevergoeding te kunnen eisen. De charteraar van een schip dat tijdens een dokbeurt beschadigd raakte, had Robins aangeklaagd, maar zijn claim werd afgewezen omdat hij geen eigendomsrecht had op het beschadigde schip.

De advocaten betogen dat de overige eisers geen eigendomsrecht hadden op de Key Bridge. Baltimore voerde aan dat het de "beoogde begunstigde" van de brug was sinds de bouw ervan en als zodanig recht had op vergoeding van de geleden economische verliezen.

Afzonderlijk heeft Grace Ocean bij een districtsrechtbank in Pennsylvania een andere zaak aangespannen tegen HD Hyundai, de bouwer van het containerschip. De bedrijven beweren dat er fabricagefouten zijn, terwijl de scheepswerf benadrukt dat het schip al meer dan tien jaar in gebruik is en dat zij gedurende die tijd geen rol hebben gespeeld in het onderhoud ervan. In deze zaak staat een hoorzitting over de bevoegdheid van de rechtbank gepland voor juli. (Timsen, 16-6-2026).

Uitgestelde vervolgingsovereenkomst met hoofdwerktuigkundige

De federale aanklagers hebben een schikking getroffen met de hoofdwerktuigkundige van de DALI. De ervaren Indiase zeeman heeft toegegeven dat hij zich schuldig heeft gemaakt aan een strafbare overtreding van de Ports and Waterways Safety Act, omdat hij een bekende gevaarlijke situatie aan boord van het schip niet heeft gemeld voordat het tegen de Francis Scott Key Bridge in Baltimore botste.

De overeenkomst, die op 19 juni werd aangekondigd door het Amerikaanse Openbaar Ministerie voor het district Maryland, betekende de eerste erkenning van strafbare feiten door een persoon die direct betrokken was bij de bediening van het schip tijdens het ongeluk.

Deenadayalan gaf toe dat hij ervan op de hoogte was dat de DALI en twee zusterschepen, de MAERSK SALTORO en de CEZANNE, werkten met een onveilige brandstofvoorziening zonder redundantie, waardoor het vermogen van de schepen om te herstellen van een stroomuitval kon worden belemmerd.

De schepen gebruikten een spoelpomp als onderdeel van hun brandstofvoorzieningssysteem, hoewel deze niet was ontworpen om automatisch opnieuw op te starten na een stroomstoring. Deenadayalan gaf toe dat hij begreep dat het gebrek aan redundantie een gevaar vormde voor de veilige navigatie van de schepen en bruggen, constructies en faciliteiten aan de wal in gevaar kon brengen, maar hij verzuimde de situatie te melden aan de Amerikaanse kustwacht, zoals wettelijk verplicht is.

De overeenkomst tot uitgestelde vervolging stelde de aanklagers in staat de strafrechtelijke vervolging op te schorten, mits Deenadayalan zich aan de voorwaarden van de overeenkomst hield. De aanklacht tegen hem betrof een vermeende overtreding van de Wet op de veiligheid van havens en waterwegen, hoewel de aanklagers benadrukten dat de strafrechtelijke beschuldigingen slechts beweringen bleven totdat ze in de rechtbank bewezen waren.

De overeenkomst wierp ook meer licht op de communicatie tussen Deenadayalan en Radhakrishnan Karthik Nair, een technisch superintendent van Synergy die in mei samen met twee scheepsmanagement-bedrijven werd aangeklaagd. Deenadayalan gaf toe dat Nair hem had opgedragen een "overtuigende" e-mail naar de charteraar van het schip te sturen over het brandstofverbruik van de 'Dali' om te voorkomen dat de aandacht op het gebruik van de spoelpomp zou worden gevestigd.

De bekentenis hield nauw verband met de bredere strafzaak die in mei werd onthuld tegen het in Singapore gevestigde Synergy Marine Pte. Ltd., het in Chennai gevestigde Synergy Maritime Pvt. Ltd. en Nair.

De federale aanklagers beweerden dat de verdachten willens en wetens het schip hadden bestuurd met onveilige aanpassingen die hebben bijgedragen aan de stroomuitval.

Volgens de aanklacht heeft de DALI binnen vier minuten twee stroomstoringen gehad tijdens het verlaten van de haven van Baltimore. Onderzoekers vermoeden dat een losse draad in een hoogspannings-schakelkast de eerste stroomuitval heeft veroorzaakt. Aanklagers stellen echter dat de back-upsystemen van het schip zodanig waren aangepast dat cruciale redundancies werden ondermijnd.

De kern van de zaak was de spoelpomp, die naar verluidt onjuist werd gebruikt om brandstof te leveren aan twee dieselgeneratoren, terwijl deze niet was ontworpen om automatisch opnieuw op te starten na een stroomstoring. Als gevolg hiervan verloren de generatoren na de eerste stroomstoring de brandstoftoevoer, wat leidde tot een tweede stroomstoring waardoor het schip vlak voor de aanvaring zonder voortstuwing en stuurvermogen kwam te zitten.

De beschuldigingen kwamen overeen met de bevindingen van het onderzoek van de National Transportation Safety Board, die concludeerde dat een onvoldoende bevestigde signaaldraad de aanvankelijke elektrische storing aan boord van het schip had veroorzaakt.

De scheepsbouwer HD Hyundai Heavy Industries heeft afzonderlijk beweerd dat de exploitanten van het schip na de oplevering de ingebouwde redundancies hebben omzeild door de automatische brandstofpompen te vervangen door de niet-redundante spoelpomp. Volgens het bedrijf was deze aanpassing in strijd met de classificatieregels en droeg deze direct bij aan de tweede stroomuitval.

De bredere strafzaak was nog in behandeling. De verdachten, waaronder de twee Synergy-bedrijven en Nair, ontkenden elke vorm van wangedrag en werden als onschuldig beschouwd totdat hun schuld in de rechtbank bewezen was.

De zaak werd onderzocht door de Federal Bureau of Investigation, de Coast Guard Investigative Service en de Criminal Investigation Division van de Environmental Protection Agency. (Timsen, 20-6-2026).



EVER GIVEN (2), IMO 9811000 (NB-283), Container Ship, 25-12-2015 kiel gelegd, 9-5-2018 te water, 25-9-2018 opgeleverd door Imabari Shipbuilding Co. Ltd. (S-1833) als EVER GIVEN aan Luster Maritime /Higaki Sangyo, Panama, in beheer bij Shoei Kisen K.K., Imabari-shi, Ehime-ken, Japan, Higaki Sangyo Kaisha Ltd., Imabari-shi, Ehime-ken, Japan en Bernhard Schulte Shipmanagement (Hong Kong) Ltd. Partnership, Hong Kong, in de vaart voor Evergreen Line. 219.079 GT, 199.489 DWT. 20388 TEU. 4-3-2021 te Ningbo. 5-3-2021 te Taipei. 7-3-2021 te Yantian. 12-3-2021 te Tanjung Pelepas. 22-3-2021 te Suez, 31-3-2021 ETA te Rotterdam. 23-3-2021 vastgelopen op het Suezkanaal, dwars in het kanaal komen te liggen, 29-3-2021 bij het 2e tij (rond 14:00 uur) vlot gebracht en ten anker gebracht op de Bittermeren, 8-4-2021 ETA voor de Amazonehaven ECT. 29-3-2021 op de Bittermeren aan de ketting gelegd om de schade aan schip, kanaal en berging af te handelen. 7-2021 tot een akkoord gekomen. 7-7-2021 vertrokken naar Port Said Anchorage, 11-7-2021 vertrokken van Port Said Anchorage naar Rotterdam, 25-7-2021 ETA te Rotterdam. 29-7-2021 gearriveerd op de Amazonehaven ECT, Maasvlakte. 2-8-2021 van de Maasvlakte naar Felixtowe. (Foto: Persbericht Boskalis).

De kosten van de kanaalblokkade waren enorm.

De kosten van de blokkade van het Suezkanaal door de EVER GIVEN in 2021 waren enorm, zo blijkt uit een onderzoek. Een Europees onderzoeksteam, in samenwerking met de Universiteit van Göteborg, heeft geanalyseerd dat het incident A.P. Møller-Mærsk 89 miljoen dollar heeft gekost. Dit onderstreept de kwetsbaarheid van de wereldwijde toeleveringsketens en de enorme kosten die kunnen ontstaan als gevolg van een verstoring. Van de totale verliezen van Maersk van 89 miljoen dollar waren de kosten voor het onderhoud van containerterminals met 76 miljoen dollar het grootst. Scheepsgerelateerde en milieukosten waren goed voor de rest. De resultaten van het onderzoek benadrukken de noodzaak van robuuste noodplannen en alternatieve transportroutes om toekomstige risico's te minimaliseren, aldus Kevin Cullinane, hoogleraar aan de Faculteit Bedrijfskunde, Economie en Recht van de Universiteit van Göteborg. De bevindingen van het onderzoek zijn gebaseerd op gegevens van de vloot van Maersk, die een derde van alle commerciële schepen vertegenwoordigt die door de blokkade van het kanaal werden getroffen. In totaal werden 69 schepen van het bedrijf getroffen, hetzij door omleidingen via Kaap de Goede Hoop, hetzij door vertragingen in het Suezkanaal. De langere reizen voor de vele schepen en de wachttijden verhoogden de CO₂-uitstoot van de Maersk-vloot met 44.574 ton. Daarnaast leed de Suezkanaalautoriteit een verlies van 5,9 miljoen dollar als gevolg van het gemiste scheepvaartverkeer.

"Het onderzoek toont niet alleen de aanzienlijke economische risico's in de internationale logistiek aan, maar ook de grote impact die verstoringen hebben op de dagelijkse bedrijfsvoering", aldus Hercules Haralambides, hoogleraar aan de Dalian Maritime University, de Erasmus Universiteit Rotterdam en het Sorbonne Centre for Economics. (Timsen, 27-1-2025).

Boskalis heeft een schikking getroffen over de bergingskosten.

Boskalis heeft een schikking getroffen met de Japanse eigenaar van de EVER GIVEN in een geschil over bergingskosten. Het conflict ontstond nadat het containerschip in maart 2021 aan de grond liep in het Suezkanaal, een incident dat het kanaal dagenlang blokkeerde en grote verstoringen in de wereldhandel veroorzaakte. Beide partijen hebben nu een minnelijke schikking bereikt; financiële details zijn niet openbaar gemaakt. De uitkomst lost een belangrijke juridische kwestie op die voortvloeide uit het incident en zal naar verwachting verdere langdurige rechtszaken over de bergingsclaim voorkomen. (Timsen, 19-6-2026).

EVER LOVELY, IMO 9629110, Container Ship, 101.063 GT, 104.357 DWT, 30-6-2015 opgeleverd als EVER LOVELY aan Evergreen Marine Singapore Pte. Ltd., Singapore (9V9793). 12-12-2024 verkocht aan Evergreen Marine Asia Pte. Ltd., Singapore.

Containerschip geraakt door projectiel - IMO staakt evacuatie uit de Straat van Hormuz

De EVER LOVELY, die ten zuiden van Oman voer nabij de oostelijke uitgang van de Straat van Hormuz, ongeveer 7,5 zeemijl ten zuidoosten van Dahit met 21 bemanningsleden aan boord, werd op 25 juni 2026 rond 22.00 uur getroffen door een projectiel, waarschijnlijk een drone afgevuurd door Iran. De aanval vond slechts enkele uren plaats nadat de Revolutionaire Garde (IRGC) een waarschuwing had uitgegeven waarin stond dat schepen alleen door het noordelijke kanaal onder haar controle mochten varen. De aanval volgde op berichten dat Iran ten minste vier tankers had bevolen om van koers te veranderen terwijl ze probeerden de Straat van Hormuz te passeren, die al meer dan 100 dagen vastzat in de Perzische Golf.

De Britse maritieme handelsdienst (UK Maritime Trade Operations, UKMTO) ontving informatie van de kapitein van het containerschip dat het aan stuurboordzijde was geraakt. Het schip had schade aan de brug opgelopen, maar er waren geen meldingen van slachtoffers. De UKMTO gaf onmiddellijk een waarschuwing af aan scheepvaartpersoneel in het gebied.

De EVER LOVELY, een van de drie Evergreen-schepen die onderweg waren om de Perzische Golf te ontvluchten, was na de aanval nog steeds onderweg en verliet de Straat van Hormuz, waarna ze een gebied nabij Fujairah naderde. Na de aanval bracht de IMO een verklaring uit waarin stond dat ze had besloten de evacuatiepoging te onderbreken, met de opmerking dat het aangevallen schip niet onder het evacuatiekader van de IMO voer. De evacuatieoperatie was echter tijdelijk opgeschort in afwachting van meer duidelijkheid.

De verkoopgolf op de oliemarkt kwam abrupt tot stilstand, omdat het incident de fragiele staat van het staakt-het-vuren benadrukte en tevens de risico's aantoonde waarmee schepen in de Perzische Golf te maken hebben. De markt richt zich nu grotendeels op de hervatting van de olietransporten door de Straat van Hormuz.

Teheran heeft op 26 juni opnieuw zijn recht op controle van de scheepvaart in de Straat van Hormuz bevestigd en de Golfstaten gewaarschuwd om geen partij te kiezen voor de VS.

De strijdkrachten van het Amerikaanse Centraal Commando (CENTCOM) voerden op 26 juni luchtaanvallen uit op Iran als reactie op de aanval op het containerschip.

Een aanvalsdrones werd ingezet om Iraanse raketten en drones te bombarderen, evenals radarinstallaties aan de kust. (Timsen, 27-6-2026).



FINA A, IMO 9283306, Crude Oil Tanker, 62.002 GT, 109.637 DWT, 19-11-2004 opgeleverd als MAERSK PRISTINE aan Møller-Mærsk A/S, Singapore. 19-1-2005 over aan A.P. Møller Singapore Pte. Ltd., Singapore. 13-7-2007 verkocht aan Hyperion Owning Co. Ltd., 7-2007 vlag: Griekenland, 13-7-2007 in beheer bij Heidmar Inc., 7-2007 herdoopt VENICE. 8-2007 vlag: Malta, 8-2007 herdoopt VENICE A. 15-6-2010 in beheer bij Heidmar Inc. en TMS Tankers Ltd. 12-2022 vlag: Liberia. 14-6-2024 verkocht aan Seasailor Holdings Ltd., 6-2024 vlag: Antigua and Barbuda, in beheer bij Bluejourney Shipping Ltd., 6-2024 herdoopt BUDDHA. 21-1-2025 in beheer bij Seasailor Holdings Ltd. 5-2025 vlag: Timor Leste (FALSE). 5-2025 herdoopt FINA A. 8-2025 opgenomen in het Russian Maritime Register of Shipping. 3-2026 vlag: Equatorial Guinea (3CAN15). (Foto: Hannes van Rijn, 5-7-2018).

Gesanctioneerde tanker aangevallen door Oekraïne in de Zwarte Zee

Oekraïense troepen hebben in de nacht van 16 juni 2026 de FINA A aangevallen in de Zwarte Zee tussen Anapa en Novorossiysk. Het schip was onderweg van Vadinar naar Novorossiysk. Het AIS-sigitaal van de tanker is overgeschakeld naar "niet onder commando". Er is geen informatie over de omvang van de schade.

In augustus 2025 vervoerde de tanker bijna 100.000 ton Russische olie van de Sheskharij-terminal in de haven van Novorossiysk naar Dakar in Senegal. De lading werd vervoerd door het gesanctioneerde bedrijf Rosneft.

De Europese Unie legde op 20 mei 2025 sancties op aan de tanker (van kracht vanaf 21 mei 2025) vanwege het vervoer van ruwe olie en aardolieproducten afkomstig uit of geëxporteerd vanuit de Russische Federatie. Oekraïne legde op 13 december 2025 ook sancties op aan het schip en op 21 februari 2026 aan Vapor Xunardito, de kapitein van het schip. Het schip opereerde onder sancties van de Europese Unie, Zwitserland, het Verenigd Koninkrijk, Canada en Oekraïne vanwege het vervoer van olie en aardolieproducten namens de Russische Federatie om internationale sancties en beperkingen te omzeilen. Het schip meldde geregistreerd te staan in Equatoriaal-Guinea en onder Russische classificatie te vallen. Het management en de eigenaren stonden geregistreerd in Antigua en Barbuda. De laatste inspectie vond plaats in mei 2026, waarbij de Indiase autoriteiten acht tekortkomingen constateerden, waaronder problemen met de hulpmotor, de branddetectie en de werkruimtes.

Naast de tanker bombardeerden de strijdkrachten ook twee verkeersbruggen in de oblast Cherson: een over het Noord-Krimkanaal bij Stavki en een andere bij Voinka, die Rusland gebruikte voor het transport van troepen en materieel tussen bezette gebieden in Zuid-Oekraïne. Een Russisch commandocentrum en een commandopost werden geraakt nabij Velyka Novosilka in de oblast Donetsk.

Oekraïense eenheden meldden ook aanvallen op Russische dronecontroleposten in de oblasten Zaporizjzja, Donetsk, Cherson en Dnipropetrovsk, evenals op twee locaties in de Russische oblast Koersk. (Timsen, 18-6-2026).

JIN HUI, IMO 9430272 (NB-339), Chemical/Oil Products Tanker, 29.169 GT, 46.105 DWT, 8-2009 opgeleverd als ALPINE ETERNITY aan South Maritime Pte. Ltd., vlag: Singapore. 15-5-2019 verkocht aan GH Prod VII LLC, 5-2019 vlag: Marshall Islands, in beheer bij Celsius Shipping A.p.S., Kopenhagen en Fleet Management Ltd., 5-2019 herdoopt CELSIUS ROSKILDE. 5-10-2023 verkocht aan Azure Shipping Ltd., 10-2023 vlag: Liberia, in beheer bij Huaxu Shipping Ltd. en Synergy Denmark A/S, 10-2023 herdoopt YI BAO. 6-2024 vlag: Panama, 28-6-2024 in beheer bij Huaxu Shipping Ltd. en Seasafe Shipping Co. Ltd., 6-2024 herdoopt JIN HUI. 18-12-2025 verkocht aan onbekende koper, 12-2025 vlag: onbekend. 3-2026 vlag: Syrië (A8SR3).

Vermoedelijke Russische schaduwtanker in beslag genomen voor de kust van Trelleborg

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

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

Kapitein van aangehouden schip vrijgelaten uit hechtenis

De Chinese kapitein van de JIN HUI, die begin mei na het enteren van het schip werd aangehouden, is nu vrijgelaten. Volgens officier van justitie Agneta Roos was de verdenking niet ernstig genoeg om hem vast te houden. Het strafrechtelijk onderzoek is echter nog niet afgesloten. Hij werd aangehouden op verdenking van het opzettelijk gebruik van een vals document. Het schip vaart onder Syrische vlag, wat volgens officier van justitie Adrian Combier-Hogg, die het vooronderzoek leidde, onjuist was.

De SEA OWL 1 bleef ook voor anker liggen voor de kust van Skåne. Een nieuwe kapitein nam het roer over nadat de vorige was aangehouden, maar ook deze nieuwe kapitein werd ervan verdacht valse documenten te hebben verstrekt.

De kapitein van het derde aangehouden schip, de CAFFA, dat in beslag werd genomen en in de haven van Trelleborg lag, is vrijgelaten. De voltallige bemanning mocht Zweden in mei verlaten. In totaal bevonden zich nu nog 50 bemanningsleden op twee van de schepen voor de zuidkust van Skåne. (Timsen, 22-6-2026).

KIKU, IMO 9329796, Crude Oil Tanker VLCC, 159.919 GT, 300.866 DWT, 28-8-2006 opgeleverd als KIHU aan Dragon's Mouth Carriers S.A., Panama, in beheer bij Eneos Ocean Corp. 29-8-2014 in beheer bij Iino Marine Service Co. Ltd. 12-8-2022 verkocht aan Iino Kaiun Kaisha Ltd., Japan. 16-6-2023 verkocht aan Dragon's Mouth Carriers S.A., Panama, in beheer bij Idemitsu Tanker Co. Ltd. 12-5-2026 verkocht aan Prima Energy Ltd., Panama (3E4953), in beheer bij Apex Shipping & Energy Ltd., 5-2026 herdoopt KIKU. 25-6-2026 vertrokken van Al Shaheen Oil Field Term., Qatar.

Tanker geraakt door projectiel

Op 27 juni 2026 werd de 'Kiku' in de Straat van Hormuz getroffen; dit was de tweede aanval sinds de ondertekening van het 60-dagenakkoord tussen de VS en Iran.

De tanker werd om 08:00 UTC (UTC) tijdens de doorvaart door de Straat van Hormuz geraakt door een onbekend projectiel. Het schip meldde schade aan de brug, maar alle bemanningsleden bleven ongedeerd. De tanker was geladen met 2 miljoen vaten olie toen deze werd geraakt. Er zijn vooralsnog geen meldingen van vervuiling als gevolg van de aanval. (Timsen, 27-6-2026).



KIRA K, IMO 9346720, Crude Oil Tanker, 61.473 GT, 115.878 DWT. 14-11-2007 opgeleverd als AEGEAN BLUE. 12-2019 herdoopt DAKOTA STRENGTH. 6-6-2023 verkocht aan Eastern Shipping Inc., Panama (3E5096), 6-2023 herdoopt SHANGHAI. 6-2023 herdoopt KIRA K. 15-11-2023 in beheer bij Shunyuan Shipmanagement Co. Ltd. 16-9-2024 in beheer bij She Ray Ships Co. Ltd., Qingdao. (Foto AEGEAN BLUE: Carlo Martinelli, 16-9-2017, Genua).

Schaduwtanker, Russische marine, Duitse federale politie en Greenpeace

Op 30 juni 2026, rond 11.00 uur, werd de KIRA K, met ongeveer 100.000 ton olie aan boord, die op 28 juni de Russische haven van Primorsk had verlaten, benaderd door activisten van Greenpeace toen het schip met een snelheid van tien knopen de Kadet-zeestraat verliet en de Fehmarn-zeestraat binnenvoer. Vier grote rubberboten schoten vanuit de beschutting van de kustlijn van Fehmarn te water en raceten met hoge snelheid richting de tanker, die onder Panamese vlag voer en op verschillende sanctielijsten voorkwam. Toen de boten de tanker naderden, stuurde de federale politie het patrouilleschip BAYREUTH vanuit zijn positie voor de kust van Puttgarden om de Greenpeace-boten te achtervolgen. De groep voer rechtstreeks op de KIRA K af. De kapitein van de BAYREUTH probeerde de Greenpeace-boten via de radio te waarschuwen om de tanker niet te dichtbij te komen.

Na een kort radiobericht werd duidelijk dat de boten een veilige afstand wilden bewaren, aangezien hun doel simpelweg was om foto's en video's te maken van hun spandoeken. De BAYREUTH week daarom iets af. De Russische fregat SOOBRAZITELNY, die in de buurt van de haven van Rostock voer, kwam kort daarna in zicht en meldde via de radio: "Hier spreekt Russisch oorlogsschip 531, blijf uit de buurt van de KIRA K". "Laten we omdraaien en afstand houden," stemden de Greenpeace-boten via de radio in. Voor de veiligheid manoeuvreerde de BAYREUTH zich tussen het Russische fregat en de Greenpeace-boten. Radioberichten lieten zien dat de kapitein van de BAYREUTH het Russische fregat meedeelde dat de Greenpeace-operatie was afgerond. De Russische commandant antwoordde daarop dat hij zijn oefeningen zou voortzetten. Het fregat bleef bij de tanker en escorteerde deze door de Fehmarn-gordel.

De KIRA K is betrokken bij de export van gesanctioneerde Russische olie vanuit Russische havens in de Oostzee naar India en andere derde landen, soms met het AIS-systeem uitgeschakeld. Greenpeace noemde de tanker onderdeel van de schaduwvloot van tankers die Russische olie over de hele wereld vervoeren via de Oostzee, het Kadetsky-kanaal en de Golf van Mecklenburg, en die een bedreiging vormen voor het milieu.

Sinds juni 2023 is het schip eigendom van een onbekende onderneming, Eastern Shipping Inc. (Seychelles), waarvan de vloot uitsluitend uit deze tanker bestaat. Daarvoor was het schip eigendom van een Griekse onderneming. Het schip is gecertificeerd door de Chinese classificatiemaatschappij (IACS).

Het schip is in het verleden vaak gebruikt voor STS-transmissies. Op 24 februari 2025 legde het Verenigd Koninkrijk sancties op aan het schip, gevolgd door Canada en Australië in juni 2025.

Vanaf 20 juli 2025 heeft de EU sancties opgelegd aan de tanker vanwege het vervoer van ruwe olie/petroleumproducten die afkomstig zijn uit Rusland of vanuit Rusland zijn geëxporteerd met behulp van onregelmatige en risicovolle scheepvaartpraktijken, zoals uiteengezet in resolutie A.1192 (33) van de Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie.

Op 12 augustus 2025 legde Zwitserland sancties op aan het schip, gevolgd door Nieuw-Zeeland op 30 oktober en Oekraïne op 13 december. Op 21 februari 2026 legde Oekraïne sancties op aan de kapitein van het schip. (Timsen, 1-7-2026).

LUCH, IMO 9317315, LNG Tanker, 118.608 GT, 77.282 DWT, 14-7-2006 opgeleverd als IBRI LNG aan Dune LNG Carrier S.A., Panama. 3-2-2026 verkocht aan Mighty Ocean Shipping Ltd., Sierra Leone, 2-2026 herdoopt AKIT LNG. 2-2026 herdoopt LAKE LNG. 3-2026 herdoopt LUCH. 10-4-2026 verkocht aan Abakan LLC, Rusland (UAIF4)

KOSMOS, IMO 9300817, LNG Tanker, 96.671 GT, 81.034 DWT, 30-12-2005 opgeleverd als SALALAH LNG. 2-2026 herdoopt CAGRI LNG. 27-2-2026 verkocht aan Mighty Ocean Shipping Ltd., Sierra Leone, 2-2026 herdoopt OCEAN LNG. 4-2026 vlag: Rusland (UAIF9), 9-4-2026 in beheer bij Abakan LLC, St. Petersburg, 4-2026 herdoopt KOSMOS.

MERKURIY, IMO 9326689, LNG Tanker, 96.671 GT, 81.057 DWT, 10-8-2006 opgeleverd als IBRA LNG. 10-2-2026 verkocht aan Celtic Maritime & Trading S.A., Panama, in beheer bij Fidelity Denizcilik ve Ticaret. 2-2026 herdoopt ZAHIT LNG. 3-2026 vlag: Rusland (UAIF7), 3-2026 herdoopt MERKURIY. 11-4-2026 in beheer bij Abakan LLC, St. Petersburg.



ORION, IMO 9294264, LNG Tanker, 118.608 GT, 77.252 DWT, 19-12-2005 opgeleverd als NIZWA LNG. 16-2-2026 verkocht aan Celtic Maritime & Trading S.A., Panama, 2-2026 herdoopt VAKIT LNG. 3-2026 herdoopt SEA LNG. 4-2026 vlag: Rusland (UAIF8), 12-4-2026 in beheer bij Abakan LLC, St. Petersburg, 4-2026 herdoopt ORION. (Foto NIZWA LNG: Foggy, 4-2016, Indian Ocean).

Vier Russische LNG-tankers die deel uitmaken van de Britse geheime vloot gesanctioneerd

Op 16 juni 2026 heeft Groot-Brittannië sancties opgelegd aan de LNG-tankers ORION, MERKURIY, KOSMOS en LUCH, die allemaal verbonden zijn aan het Russische Arctic LNG 2-project. Hiermee is Groot-Brittannië het eerste G7-land dat sancties oplegt aan de recent aangeschafte schepen, die bedoeld zijn om de export vanuit de gesanctioneerde Arctische installatie uit te breiden.

De onlangs gesanctioneerde schepen maakten deel uit van een groeiende LNG-"schaduwvloot" die door de Russische gasproducent Novatek was samengesteld om de ernstige scheepvaartbeperkingen te omzeilen die Arctic LNG 2 sinds de invoering van de westerse sancties parten speelden.

Londen oordeelde dat er gegronde redenen waren om te vermoeden dat de schepen betrokken waren bij het transport van Russisch LNG naar derde landen. In het geval van de MERKURIY stelde de regering dat het schip vloeibaar aardgas, afkomstig uit Rusland, vervoerde van een locatie in Rusland naar een derde land, na een overslag van schip naar schip met de Saam FSU nabij Moermansk.

De sancties werden aangekondigd als onderdeel van een breder pakket maatregelen gericht tegen de Russische oorlogseconomie, waaronder banken, militaire inkoopnetwerken en meer dan 20 olie- en gasschepen. Groot-Brittannië zei dat het het eerste G7-land was dat sancties oplegde aan deze recent verworven schepen die in verband worden gebracht met Arctic LNG 2.

De vier LNG-tankers werden onlangs via een netwerk van tussenpersonen aangekocht, waarna ze van vlag werden veranderd en herdoopt voordat ze in dienst werden genomen voor de Russische exportketen naar het Arctische gebied. Alle vier de schepen waren momenteel onderweg naar China met LNG-ladingen afkomstig van Arctic LNG 2. (Timsen, 16-6-2026).

De ladingen werden in de regio Moermansk van schip naar schip overgeladen nadat ze door Russische ijsbrekende LNG-tankers van Arctic LNG 2 waren vervoerd. Dit illustreert het steeds complexere logistieke netwerk dat Moskou heeft ontwikkeld om de export ondanks de sancties gaande te houden.

MAERSK FLENSBURG, IMO 9252773 (NB-329), type Sietas 186A, 1300 TEU. 5-1999 contract, 17-4-2001 kiel gelegd, 7-9-2002 te water gelaten, 29-11-2002 opgeleverd als PIONEER OCEAN door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft GmbH & Co. (1208) aan Quadrant Bereederungs, Hamburg, thuishaven: Londen-U.K., in charter bij A.P. Møller als MAERSK FLENSBURG. 8-2013 verkocht aan Wanda Shipping Co. Ltd., Cyprus (5BSX3), 8-2013 in beheer bij Marlow Ship Management Deutschland GmbH & Co. K.G. Schiffsahrts geschäfte, Hamburg. 8-2013 verkocht aan Elbloader GmbH & Co. K.G., Cyprus (5BSX3), 8-2013 in beheer bij Elbowner Verwaltungs GmbH & Co. K.G., 8-2019 herdoopt FLENSBURG. 14-10-2022 in beheer bij Elbowner Verwaltungs GmbH, Drochtersen en USC Barnkrug GmbH & Co. K.G., 10-2022 herdoopt NCL SALTEN. 17-1-2025 verkocht aan Waterway Shipping Ltd., Cyprus (5BSX3), in beheer bij Baltnautic Shipmanagement Limited. 22-5-2025 met 16 bemanningsleden aan boord, raakte van koers en liep aan de grond in de Trondheimsfjord bij Lauset in positie 63.24 NB en 010.04 OL. en kwam vast te zitten op

slechts een paar meter van huizen aan de kust. 27-5-2025 vlot gebracht door bergingsbedrijf Boa Offshore en naar Orkanger gesleept om de resterende containers te lossen. 11-2025 vlag Letland (YLSU), 11-2025 herdoopt ODYSSEY. (Foto NCL SALTEN: Persbericht BOA, 27-5-2025).



Jostein Jørgensen na acht maanden terug naar huis

Ruim acht maanden nadat de 'NCL Salten', nu varend als ODYSSEY, op 25 mei 2025 aan de grond liep nabij zijn huis in Byneset in de Trondheimsfjord, is de evacuatie van Jostein Jørgensen opgeheven en is hij teruggekeerd naar huis. Het schip zat vast op enkele meters van het huis van Jørgensens buurman. Tijdens de werkzaamheden om het schip te bergen, vonden er verschillende aardverschuivingen plaats in het gebied en werden vier huizen geëvacueerd. Het huis dat het dichtst bij het schip stond, hoefde niet te worden geëvacueerd omdat het op veilige grond stond. Meningsverschillen over wie de kosten voor de bescherming tegen aardverschuivingen moest dragen bij aan de vertraging van de werkzaamheden. Tot nu toe heeft de gemeente tien miljoen Noorse kronen bijgedragen, terwijl de staat vier miljoen heeft bijgedragen. Het gebied rondom het huis is permanent veranderd door de rotsen. Een voormalig strand is nu een steile klif. (Timsen, 7-2-2026).

Kapitein en eerste officier moeten terechtstaan na incident met NCL SALTEN

De kapitein en de eerste officier van de NCL SALTEN, een Nederlander van in de zestig en een Oekraïner van begin dertig, stonden terecht na de stranding van het schip nabij Trondheim op 22 mei 2025 om 5:06 uur 's ochtends. Ze werden beschuldigd van nalatige navigatie. De eerste officier zou in slaap zijn gevallen tijdens zijn dienst op de brug. Hij werd ervan beschuldigd dat hij er niet voor had gezorgd dat het schip op een veilige manier werd bestuurd, zonder gevaar te vormen voor mensenlevens, het milieu of eigendommen. De kapitein werd er ook van beschuldigd zijn plichten met betrekking tot de technische en operationele veiligheid aan boord te hebben verzaakt. De aanklachten tegen beide mannen betroffen overtredingen van artikel 14 van de Maritieme Veiligheidswet, die de voorschriften voor veilige navigatie regelt, aldus openbaar aanklager Kjetil Bruland Sørensen.

Volgens de aanklacht heeft de kapitein onvoldoende procedures vastgesteld voor het correcte gebruik van het brugwachtalarm. Bovendien zou hij hebben nagelaten ervoor te zorgen dat het alarm vóór vertrek werd geactiveerd. Daarnaast wordt hij ervan beschuldigd de sleutel van het alarmsysteem na afloop van zijn dienst te hebben meegenomen, waardoor de volgende bemanning het brugwachtalarm niet kon activeren.

Volgens de aanklager droeg dit ertoe bij dat de dienstdoende officier op de brug in slaap viel, waardoor het schip uiteindelijk aan de grond liep. De aanklager achtte de overtredingen ernstig, omdat het schip gedurende een langere periode feitelijk geen actieve controle had.

Noch de eerste officier, noch de kapitein heeft strafbare feiten toegegeven. De eerste officier ontkende de strafrechtelijke aanklachten. De advocaat van de kapitein verklaarde in mei 2026 dat zijn cliënt de afronding van het onderzoek had verwacht.

Het aan de grond lopen van het containerschip had meerdere aardverschuivingen op het aangrenzende terrein veroorzaakt. De rand van de aardverschuiving kwam steeds dichterbij het huis dat er bijna door werd getroffen. De familie van de eigenaar moest acht maanden lang geëvacueerd worden voordat ze konden terugkeren. De kosten voor de stabilisatietaakzaamheden zijn tot nu toe gedeeld door de Noorse staat en de stad Trondheim. De staat betaalde vier miljoen Noorse kronen en de gemeente nog eens tien miljoen kronen. De stad Trondheim meent echter dat andere partijen verantwoordelijk zijn voor de gemaakte kosten en heeft schadeclaims ingediend bij de betrokken partijen, in afwachting van een reactie. De claims zijn gericht tegen de rederij, de operator en de exploitant van de NCL SALTEN. (Timsen, 22-6-2026).

MANISA JASMINE, IMO 1097830 (NB-340), General Cargo Ship, 6.321 GT, 9.292 DWT. 22-9-2025 kiel gelegd, 5-1-2026 te water onder bouwnummer CSSC GUANGXI 23102-006, 10-2026 geplande oplevering, 8-6-2026 opgeleverd als MANISA JASMINE aan Manisa Ecolution Srl., Napels-Italië (IBQB), in beheer bij Manisa Tech Srl., Bacoli NA, Italië.



MARINERA, IMO 9230880 (NB-336), Crude Oil Tanker (VLCC), 161.233 GT, 318.518 DWT. 3-4-2002 opgeleverd als OVERSEAS MULAN aan 1372 Tanker Corp., Marshall Islands, in beheer bij CMA CGM Asia Pacific Ltd. en OSG Ship Management Inc. 3-2017 herdoopt SEAWAYS MULAN. 12-2020 vlag: Liberia, 12-2020 herdoopt XIAO ZHU SHAN. 4-2021 herdoopt YANNIS. 1-2022 vlag: Palau, 1-2022 herdoopt NEOFIT. 12-2022 herdoopt TIMIMUS. 11-2023 herdoopt BELLA 1. 11-2024 vlag: Guyana (FALSE). 23-12-2025 verkocht aan Burevestmarin LLC, Ryazanskaya Oblast, 12-2025 vlag: Rusland (UAZE5), 12-2025 herdoopt MARINERA. 1-2026 vlag: onbekend. 6-2026 vlag: Comoros (D6A4460), 6-2026 herdoopt ERA. (Foto OVERSEAS MULAN: Paul Gerdes, 24-08-2014).

In beslag genomen tanker onderweg naar de VS

De onder Russische vlag varende tanker MARINERA, die op 7 januari in de Noord-Atlantische Oceaan in beslag werd genomen, is aan zijn reis naar de VS begonnen nadat het schip op 26 februari in Schotse wateren was afgemeerd. De tanker lag voor anker in de Moray Firth voordat hij naar de Noordzee werd geëscorteerd en is nu op weg naar het Kanaal. De MARINERA werd in beslag genomen op beschuldiging van het schenden van internationale sancties door het vervoeren van olie die gelinkt is aan Rusland, Venezuela en Iran. Het Britse Ministerie van Defensie verleende assistentie bij de operatie, waarbij Britse vliegvelden werden gebruikt door Amerikaanse militaire vliegtuigen, naast ondersteuning van de Royal Navy's RFA TIDEFORCE en surveillancevliegtuigen van de Royal Air Force. De MARINERA zal worden geconfisqueerd zodra het schip in de VS aankomt. (Timsen, 27-2-2026).

De meester gaf toe schuldig te zijn aan het niet opvolgen van een wettelijk bevel.

Avtandil Kalandadze, 47, een Georgisch staatsburger en voormalig kapitein van de BELLA 1, nu geregistreerd als ERA, die in verband werd gebracht met de illegale oliehandel tussen Iran en Venezuela, heeft schuld bekend voor een federale rechtbank in Colombia. Hij leidde de Amerikaanse kustwacht wekenlang over de Atlantische Oceaan, tot 12 juni, omdat hij een wettelijk bevel om aan te meren bij een kustwachtschip had genegeerd. Hij zou op 7 augustus worden veroordeeld en zou naar verwachting na het uitzitten van zijn gevangenisstraf worden uitgezet.

Volgens het Amerikaanse ministerie van Justitie voerde Kalandadze van september tot en met december 2025 het bevel over de BELLA 1. Gedurende die periode vervoerde het schip ongeveer 1,8 miljoen vaten Iraanse ruwe olie naar Azië, waarbij diverse tactieken werden toegepast om sancties te omzeilen, die vaak werden geassocieerd met zogenaamde "spookvloot"-tankers. Deze tactieken omvatten onder meer het uitschakelen van het AIS-systeem en het verbergen van de identiteit van het schip tijdens de olieoverdracht tussen schepen.

De tanker had geprobeerd aan gevangenneming te ontkomen tijdens de overtocht over de Noord-Atlantische Oceaan. Het schip werd vervolgens opnieuw geregistreerd in Rusland en omgedoopt tot MARINERA, een stap die volgens Amerikaanse functionarissen de juridische status niet veranderde, omdat het schip naar verluidt onder een valse vlag voer toen het voor het eerst door de kustwacht werd benaderd. (Timsen, 13-6-2026).

Tanker opnieuw van naam veranderd en op weg naar Trinidad

De voormalige BELLA 1, nu genaamd ERA, is begin juni weer uit koers gekomen en naderde Port-of-Pain met een verwachte aankomsttijd van 19 juni. De naamswijziging werd op 6 juni gemeld, samen met de

registratie in de Comoren. De meeste databases tonen het schip echter nog steeds zonder verkoopdatum, prijs of details over de eigenaar, die als 'niet bekendgemaakt' werd vermeld.

Het leek erop dat de Verenigde Staten van plan waren de tanker in beslag te nemen nadat deze begin 2026 uit Schotland was weggesleept.

Na maandenlang geen signalen te hebben ontvangen, werden de AIS-uitzendingen eind april hervat met de status "testen uitvoeren", alvorens deze begin juni overging op "voor bestellingen".

De tanker heeft de afgelopen jaren in de schaduwvloot bestaan, nadat hij rond 2020 in handen kwam van een Chinees bedrijf en vijf namen en verschillende eigenaren had gehad, voordat hij in 2023 opdook als BELLA 1.

In juni 2024 legden de Verenigde Staten sancties op aan de rederij Louis Marine Shipholding Enterprises, de geregistreerde eigenaar van de toenmalige onder Panamese vlag varende BELLA 1, vanwege hun rol in het vervoeren van gesanctioneerde lading namens Hezbollah. Eind 2024 beweerde het schip ten onrechte onder de vlag van Guyana te varen. Tijdens de controle door de Amerikaanse kustwacht werd het schip in Rusland geregistreerd en veranderde het zijn naam in MARINERA.

De kapitein van de tanker bekende vorige week schuld aan het weigeren bevelen van de Amerikaanse kustwacht op te volgen. De uitspraak in de zaak tegen de kapitein is op 7 augustus en hij riskeert een maximale gevangenisstraf van vijf jaar. (Timsen, 18-6-2026).

MERSIN, IMO 9428683 (NB-336), 29.924 GT, 50.122 DWT, 22-4-2009 opgeleverd als ADAMAS I aan Adamas Trading S.A., Panama. 4-2009 herdoopt NAVIG8 ADAMAS. 11-2011 herdoopt ADAMAS I. 22-5-2024 verkocht aan Mersin Shipping Inc., Panama (3FPR5), in beheer bij Besiktas Likid Tasimacilik Denizcilik Ticaret AS, Istanbul, 5-2024 herdoopt MERSIN. 2025 te Taman Russische olie geladen, 21-8-2025 vertrokken van Taman naar Dakar. 27-11-2025 voor de kust van Senegal aangevallen door Oekraïense drones, lag op drie mijl van Dakar met ondergelopen machinekamer en het achterschip in de grond, met slagzij naar bakboord, in positie 14.36 NB en 017.17 WL. 30-4-2026 vertrokken van Dakar met de sleepboot IRAKLIS (499 GT, 5.110 kW) naar Yalova, 14-6-2026 ETA te Yalova. 29-5-2026 van Ceuta naar Yalova.

Reactie op beschadigde tanker voltooid

De havenautoriteit van Dakar heeft de voltooiing aangekondigd van de werkzaamheden met betrekking tot de MERSIN, die op 8 mei de haven verliet. De havenautoriteit heeft de verschillende stappen beschreven die zijn genomen om het schip te beveiligen en vervolgens de terugreis naar Aliğa mogelijk te maken, met een verwachte aankomsttijd van 30 mei. De havenautoriteiten hebben de verschillende fasen van de interventie geïnitieerd en begeleid, waaronder een onderzoek naar en beveiliging van het schip, het dichten van lekken en het leegpompen van de machinekamer. Deze werkzaamheden werden uitgevoerd in samenwerking met de Senegalese marine, onder coördinatie van de Hoge Autoriteit voor Maritieme Veiligheid, Beveiliging en Milieubescherming (HASSMAR) en het Nationaal Agentschap voor Maritieme Zaken (ANAM). Nadat de lading via overslag was gelost, werd het schip uiteindelijk op 8 mei om 18:30 uur naar zijn thuishaven gesleept. Er is geen milieuschade geconstateerd tijdens het maritieme incident en alle vereiste administratieve procedures zijn gevolgd. (Timsen, 18-5-2026).

Tanker wordt naar Yalova gesleept.

Op 30 april verliet de MERSIN, na een tijdelijke reparatie, eindelijk de haven van Dakar, gesleept door de sleepboot IRAKLIS (IMO: 9764465). De tanker was op weg naar Yalova en zou daar naar verwachting op 14 juni aankomen voor verdere inspecties. (Timsen, 14-6-2026).

MSC SARISKA V, IMO 8715857 (NB-340), 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. 1-6-2026 op ongeveer 40 mijl ten zuidoosten van Umm Qasr getroffen door een explosie door een onbekend projectiel, kort na de eerste explosie vond een tweede inslag plaats. De romp van het schip vertoonde zichtbare schade.

MSC veroordeelde de Iraanse aanval op haar schip

MSC heeft bevestigd dat de MSC SARISKA V op 1 juni in de haven van Umm-Qasr aan stuurboordzijde 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, waardoor brand ontstond. Alle bemanningsleden bleven ongedeerd en handelden met "uitzonderlijke professionaliteit". De brand werd geblust door sleepboten uit de haven.

De marine van de Islamitische Revolutionaire Garde (IRGC) heeft de MSC SARISKA V aangevallen als reactie op het feit dat de Gambiaanse LIANSTAR op 29 mei door Amerikaanse marine-eenheden onklaar was gemaakt 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 IRGC, aangezien MSC een neutrale commerciële rederij is zonder enige banden met de Verenigde Staten of Israël. Het bedrijf, 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 ongeprovokeerde 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, 7-6-2026).

Filipijnse bemanningsleden keerden terug naar huis.

Dertien Filipijnse bemanningsleden van de MSC SARISKA V zijn veilig gerepatrieerd nadat ze een aanval op hun schip in de haven van Umm Qasr op 1 juni 2026 hadden overleefd. Op 12 juni arriveerden ze veilig op Terminal 1 van de internationale luchthaven Ninoy Aquino (NAIA) aan boord van Philippine Airlines vlucht PR 301.

Alle 13 Filipino's bleven ongedeerd. Ze ontvingen direct hulp op de luchthaven, medische onderzoeken, financiële steun en werden doorverbonden naar hun thuisprovincies.

Het wervingsbureau van de bemanningsleden heeft ook gezorgd voor tijdelijke hotelaccommodatie en zal uitgebreide medische en psychosociale begeleidingssessies faciliteren. (Timsen, 13-6-2026).

NORSE ENERGI, IMO 1035296, 30-5-2024 kiel gelegd, 15-1-2026 opgeleverd door Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd. (H589) als NORSE ENERGI aan DEME Offshore NO WTIV 2 AS, Noorwegen (NIS) (LAVJ8), in beheer bij DEME Offshore Procurement & Shipping LU SA. 36.104 GT, 10.832 NT, 21.895 DWT. 151,30 x 62,00 x 12,00 x 8,300 meter.



Het "next generation jack-up offshore wind turbine and foundation installation vessel" met de naam NORSE ENERGI (IMO 1035296) en eigendom van de DEME Group in België, is officieel gedoopt in mei 2026 in de haven van Vlissingen en is een zusterschip van de NORSE WIND. Met een 3.200 tons kraan moet dit schip o.a. de XXL monopolies met een gewicht van tot 3.000 tons plaatsen in wateren met een diepte tot 70 meter. Het gaat dan om de "next generation of massive wind turbines" waarvan de rotorbladen boven de 300 meter uitkomen. (Info en foto: Cees van der Kooij, 24-6-2026).

PANDA 001, IMO 9290787 (NB-229), Container Ship, 66.280 GT, 38.387 NT, 68.228 DWT, 5527 TEU, 7-7-2004 kiel gelegd, 25-2-2005 opgeleverd door China Shipbuilding Corp. (CSBC) (824) als CHOAPA aan Linda Shipinvest GmbH & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Peter Döhle Schiffahrts-KG, Hamburg. 11-2006 herdoopt MSC MALTA. 3-2010 herdoopt TALASSA. 10-2025 vlag: Portugal (Madeira) (CQDD). 22-4-2022 verkocht aan Tailwind Shipping Lines GmbH, Portugal (Madeira) (CQDD), in beheer bij Peter Döhle Schiffahrts-KG, Hamburg. 3-2023 herdoopt PANDA 001. 6-2026 vlag: Duitsland (DDUV2).

Containerschip geregistreerd in de Duitse binnenstad Heilbronn

Tailwind Shipping Lines, de containerrederij van de Duitse winkelketen Lidl, heeft haar eerste schip, de PANDA 001, onder Duitse vlag geplaatst. Daarmee is Heilbronn, een stad in het binnenland, voor het eerst in de geschiedenis de thuishaven van een zeeschip. De PANDA 001 heeft Heilbronn in Zuid-Duitsland officieel als thuishaven gekozen op 2 juni 2026. Deze stap weerspiegelt de groeiende banden van Tailwind met het hoofdkantoor van Lidl in het nabijgelegen Neckarsulm, terwijl het operationele hoofdkantoor van de rederij in Hamburg blijft. Tailwind, opgericht in 2022 te midden van ernstige verstoringen in de toeleveringsketen, is uitgegroeid tot een rederij die drie lijndiensten tussen Azië en Europa en intra-Europese routes exploiteert. Tailwind was van plan alle schepen in eigen bezit, inclusief de nieuwbouwschepen die momenteel in aanbouw zijn, onder Duitse vlag te registreren. Met deze stap geeft Tailwind de retailer meer controle over zijn logistieke netwerk en krijgt Lidl meer invloed op een groot deel van zijn toeleveringsketens. (Timsen, 8-6-2026).

CMA CGM SAN ANTONIO, IMO 9294173 (NB-340), 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 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. 5-5-2026 om 18:30 uur, 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. Acht bemanningsleden, allen Filipijnse 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.

CMA CGM SAN ANTONIO is economisch niet meer te repareren

Het laatste Filipijnse bemanningslid van de CMA CGM SAN ANTONIO dat nog in het buitenland verbleef, arriveerde op 15 juni 2026 kort na 22.00 uur op Terminal 1 van de internationale luchthaven Ninoy Aquino, tussen Pasay City en Paranaque City. Hiermee kwam een einde aan de repatriëring van de bemanningsleden die de aanval op hun schip in de Straat van Hormuz hadden overleefd. Hij landde aan boord van Oman Air vlucht WY 843. Hij mocht pas naar huis vliegen nadat hij uit het ziekenhuis was ontslagen, waar hij was behandeld. Zijn ontslag markeerde de laatste fase van een herstelproces dat hem langer in het buitenland hield dan de zes collega's die hem voorgingen.

Een ontvangstteam, onder leiding van adjunct-secretaris Julyn Ambito Fermin en bestaande uit medewerkers van het ministerie van Migrantenarbeid en de Overseas Workers Welfare Administration, samen met functionarissen van zijn erkende uitzendbureau, stond hem bij aankomst op te wachten. Zijn vrouw was er ook om hem te verwelkomen. De groep regelde luchthaventransfers en financiële hulp voor het gezin, terwijl een medisch team van de Manila International Airport Authority, in samenwerking met de New NAIA International Airport Corp., paraat stond om ter plaatse medische zorg te verlenen. De repatriëring volgde op instructies van president Ferdinand R. Marcos Jr. aan de regering om de veilige terugkeer van de bemanning te waarborgen. Bij deze inspanning waren de reder, het Bureau voor Migrantenarbeid, de Filipijnse ambassade in Oman, de Omaanse autoriteiten en het uitzendbureau in de Filipijnen betrokken.

Net als de bemanningsleden die hem voorgingen, moest de terugkerende zeeman een medisch onderzoek en psychosociale begeleiding ondergaan, georganiseerd door zijn agentschap, voordat hij naar zijn provincie kon terugreizen.

De CMA CGM-groep overweegt mogelijk de CMA CGM SAN ANTONIO te laten slopen, zo verklaarde de CEO op 3 juli. Het schip was een van de tientallen koopvaardijschepen die tijdens het conflict met Iran werden getroffen en werd inmiddels veilig de Straat van Hormuz uit geëscorteerd. Uit onderzoek bleek dat het schip zo zwaar beschadigd was dat reparatie economisch gezien wellicht niet haalbaar is, aldus Rodolphe Saade, voorzitter en CEO van CMA CGM. (Timsen, 3-7-2026).

SANMAR HERALD, IMO 9330563 (NB-237), Crude Oil Tanker VLCC, 159.027 GT, 320.475 DWT, 10-9-2007 opgeleverd als ASTRO CANOPUS aan Destijl Shipping Corp., Griekenland, in beheer bij Maran Tankers Management Inc. 8-2009 herdoopt MARAN CANOPUS. 15-7-2025 verkocht aan SSL Shipping Ltd., India (ATEJ2), in beheer bij Sanmar Shipping Ltd., 7-2025 herdoopt SANMAR HERALD. 18-4-2026 op ongeveer 20 mijl NNO van Oman in de Straat van Hormuz benaderd door twee kanonneerboten die gelieerd waren aan de Islamitische Revolutionaire Garde (IRGC), maakten geen contact via de VHF-radio voordat ze het vuur openden.

De tanker die door Iran beschadigd raakte, heeft Paradip bereikt.

De SANMAR HERALD is op 1 juli eindelijk aangekomen in de haven van Paradip, op weg van de olieterminal in Basra, nadat het schip onlangs in de Straat van Hormuz in vijandelijkheden terecht was gekomen. Alle bemanningsleden zijn ongedeerd gebleven, maar het schip heeft schade opgelopen. De tanker vervoerde Basra Medium en Basra Heavy ruwe olie uit Irak toen de vijandelijkheden in de regio uitbraken. Het schip, dat in samenwerking met de Indiase marine opereerde, ondervond aanzienlijke vertragingen tijdens de doorvaart door de Straat van Hormuz. Na de heropening van de Straat van Hormuz hervatte het schip zijn reis. (Timsen, 3-7-2026).



SEASPAN YANGTZE, IMO 9630389, Container Ship, 113.208 GT, 119.419 DWT. 30-5-2014 opgeleverd door Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co. Ltd., Jingjiang (YZJ2011-985) als HANJIN NAMU aan Seaspan YZJ 985 Ltd., Hong Kong, China, in beheer bij Seaspan Ship Management Ltd., Vancouver BC. 10-2016 herdoopt SEASPAN YANGTZE. 9-2025 vlag: Singapore (9V7219).

Seaspan en Hapag-Lloyd voltooiën eerste methanol-retrofit

Singapore, 3 juni 2026 – Seaspan Corporation (Seaspan), een wereldleider in het bezit en beheer van maritieme activa, en Hapag-Lloyd, een toonaangevende containerliner, kondigden vandaag de succesvolle voltooiing aan van de eerste van de vijf ombouw van schepen onder hun methanol-retrofitprogramma met de levering van SEASPAN YANGTZE.

Deze succesvolle ombouw is niet alleen een opmerkelijke technische prestatie, maar ook een krachtig statement van de gezamenlijke inzet van Seaspan en Hapag-Lloyd voor een groenere toekomst. Bij Seaspan is dit al meer dan tien jaar de missie. Van het vroege SAVER (Seaspan Action for Vessel Energy Reduction) programma tot het huidige CleanBlue-initiatief, heeft Seaspan meer dan 230 miljoen USD toegezegd aan 86 schepen, waarbij meer dan 550 efficiëntie- en retrofitprojecten zijn uitgevoerd.

Na Seaspan Yangtze zijn de overige schepen die onder het programma worden gepland voor retrofit Seaspan Amazon, Seaspan Ganges, Seaspan Thames en Seaspan Zambezi. Elke retrofit zal naar verwachting de CO₂ e-uitstoot van put to-wake jaarlijks met ongeveer 30.000 tot 50.000 metrische ton per schip verminderen wanneer het werkt op koolstofarme methanol, terwijl de levensduur van het vaartuig wordt verlengd en de brandstofflexibiliteit wordt verbeterd.

"Decarbonisatie draait niet alleen om het bouwen van de vloot van morgen, het gaat ook om het volledige potentieel van de vloot die we vandaag hebben te ontsluiten. Retrofitting en upgrades van bestaande vloten spelen een praktische, directe en economische rol in het versnellen van de decarbonisatie van de scheepvaart," zei Bing Chen, voorzitter, president en CEO van Seaspan. "Project SAVER CleanBlue benadrukt de sterke klantpartnerschappen, diepgaande technische expertise en unieke platform van Seaspan, geïntegreerd met joint ventures zoals WattSpan Maritime Technology, bij het uitvoeren van complexe en grootschalige retrofitprojecten."

"De succesvolle ombouw van de SEASPAN YANGTZE, samen met de geplande ombouw van haar vier zusterschepen, is een andere belangrijke stap op onze ambitieuze weg naar netto-nul vlootoperaties tegen 2045," zei Silke Lehmköster, Managing Director Fleet bij Hapag-Lloyd. "Samen met Seaspan tonen we aan dat het ombouwen van bestaande schepen voor koolstofarme methanol een praktische manier kan zijn om de emissies in de scheepvaart te verminderen."

Door gebruik te maken van zijn volledig geïntegreerde platform gedurende de hele levenscyclus van het schip, van engineering en retrofit tot operaties, blijft Seaspan schaalbare, kant-en-klare oplossingen leveren die klanten ondersteunen bij de overgang naar lagere en/of emissievrije operaties. Samen zien Seaspan en Hapag-Lloyd Project SAVER CleanBlue als een belangrijke stap om duurzamere wereldwijde containerscheepvaart mogelijk te maken.

Over Seaspan Corporation Pte. Ltd.

Seaspan is 's werelds toonaangevende maritieme eigenaar en exploitant van activa, gericht op langlopende, vaste huurcontracten aan 's werelds meest vooraanstaande rederijen. Op 31 maart 2026 bestond de operationele vloot van Seaspan uit 247 schepen, pro forma voor niet-geleverde nieuwbouw (waaronder twee Very Large Ethane Carriers en vier Open Hatch Gantry Crane-schepen die in april 2026 werden ondertekend), met een totale vlootcapaciteit van ongeveer 2,5 miljoen TEU op volledig geleverde basis. (Bron en foto: Seaspan Corp.).

SETTEBELLO, IMO 9162916, Oil Products Tanker. 28.400 GT, 47.198 DWT, afgebouwd als ALAM BINTANG, 24-10-1997 opgeleverd als THEANO. 4-2017 verkocht aan Nectar Marine Ltd., Liberia, herdoopt THEONI. 8-2019 verkocht aan Sofia Shipping Ltd., Comoros, herdoopt CHRISTINE. 2-2020 herdoopt HANA. 12-2023 herdoopt SETA. 20-11-2025 verkocht aan Aqua Aurora Shipping Lines Inc., 11-2025 vlag: Palau (T8A5451), in beheer bij Oasis Marine – FZE, Ajman, United Arab Emirates, 11-2025 herdoopt SETTEBELLO.

Eén dode en twee vermisten nadat een projectiel voor de kust van Oman insloeg.

De SETTEBELLO, met 24 Indiase bemanningsleden aan boord, werd geraakt door een raket, afgevuurd door het Amerikaanse Centraal Commando (Centcom), waardoor de tanker onklaar raakte. Een Amerikaans vliegtuig vuurde precisiegranaten af nadat de bemanning herhaaldelijk weigerde de instructies van de Amerikaanse strijdkrachten op te volgen. Het schip werd in de machinekamer geraakt en vloog in brand tijdens de doorvaart door de Straat van Hormuz, ongeveer 20 mijl ten noordoosten van de Omaanse stad Sohar, op 10 juni 2026. De explosie kostte één bemanningslid het leven en twee anderen worden nog vermist.

De twee doden werden geïdentificeerd als Aditya Sharma, dekkadet, en Shivanand Chaurasiya, machinebankwerker. Hoofdingenieur Patnala Suresh werd nog steeds vermist. De 21 overlevenden werden gered.

Er zijn geen meldingen van milieuschade. Lokale autoriteiten waren ter plaatse om te helpen bij de evacuatie van de bemanning. De tanker was gedeeltelijk geladen en werd voor het laatst gezien op 1 juni voor de kust van Oman.

De SETTEBELLO is een tanker die onder sancties valt. Het schip was in maart en april twee keer in China geweest. Tussen 27 april en 3 mei loste het lading in de haven van Lianyungang en vertrok het op 12 mei vanuit Singapore. New Delhi heeft na de aanslag een officiële verklaring (demarche) gestuurd naar de hoogste Amerikaanse diplomaat in Delhi. (Timsen, 10-6-2026).

SMYRTOS, IMO 9389100, Crude Oil Tanker, 58.667 GT, 106.969 DWT, 12-2009 opgeleverd als MYRTOS. 2-2025 verkocht door Firebird Navigation Inc., Malta aan Daira Shipping Ltd., Panama, herdoopt PECTRA. 12-2025 vlag: Kameroen (TJMRO4).

Tanker van de schaduwvloot geënterd in het Engelse Kanaal

In een zeer goed gecoördineerde maritieme operatie van zes uur 's nachts hebben de Britse strijdkrachten en wetshandhavers met succes het onder Kameroense vlag varende schip SMYRTOS geënterd en aangehouden in het Engelse Kanaal in de vroege ochtend van 14 juni 2026.

Het schip was op 13 juni rond 13.45 uur vanuit het noorden het Kanaal binnengevaren en passeerde Dover op korte afstand. Om 23.55 uur veranderde de tanker abrupt van koers en zette koers richting de Engelse kust.

Commando's van de Royal Marines voerden samen met gespecialiseerde wetshandhavers van de National Crime Agency (NCA) in de vroege ochtend de tactische enteractie uit. Het fregat HMS SUTHERLAND en het mijnenbestrijdingsschip HMS LEDBURY boden ondersteuning vanaf het water. De Maritime Air Group, bestaande uit Chinook-, Merlin Mk4- en Wildcat-helikopters, aangevuld met een RAF P-8A Poseidon maritiem patrouillevliegtuig, zorgde voor continue luchtbewaking en inzetmogelijkheden. De tanker, geïdentificeerd als onderdeel van de gesanctioneerde Russische "schaduwvloot", lag voor anker in positie 50.34 NB en 00222 WL voor de kust van Weymouth, Dorset, aan de zuidkust van het Verenigd Koninkrijk, in afwachting van verder onderzoek.

Tijdens recente heen- en terugreizen heeft de SMYRTOS een zuidelijke doorvaartroute rond Bornholm gebruikt, waarbij de Zweedse territoriale wateren van 12 mijl opzettelijk werden vermeden.

Het schip voer tijdens dezelfde reis met succes door de 12 mijl brede territoriale wateren van Duitsland voordat het het Kanaal binnenvoer.

Deze operatie markeert de eerste door het VK geleide fysieke onderschepping van een gesanctioneerd schip van de schaduwvloot onder de huidige maritieme handhaving protocollen. (Timsen, 14-6-2026).

SONIA I, IMO 9357365, Crude Oil Tanker, 85.462 GT, 164.154 DWT, 30-7-2008 opgeleverd als SINA aan N.I.T.C., Iran, vla: Malta. 7-2012 herdoopt AZALEA. 10-2012 herdoopt SUNEAS. 10-2013 herdoopt SUNGARY. 8-2014 herdoopt SONIA. 6-2016 herdoopt SONIA I. 2-2019 vlag: Iran (EPIY4). 17-9-2019 in beheer bij Alp Shipping Inc., Teheran en N.I.T.C.

Iraanse tankers in beweging

Hoewel het Amerikaanse Centraal Commando meldde dat de Straat van Hormuz tot 19 juni 2026 nog steeds geblokkeerd zou zijn, schakelden enkele Iraanse tankers hun AIS-transponders in en voeren de zee uit. Op 16 juni verlieten de DIONA (IMO: 9569695) en de HERO 2 (IMO: 9362073) de blokkade van de Amerikaanse marine aan de oostkant van de Golf van Oman. De SONIA I (IMO: 9357365) volgde kort daarna, waarmee Iran voor het eerst in twee maanden weer ruwe olie exporteerde. (Timsen, 17-6-2026).

TAGOR, IMO 9282481 (NB-340), 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). 31-5-2026 op 400 mijl ten westen van de punt van Bretagne met 23 bemanningsleden aan boord, geënterd door de Franse marine op verdensing onder valse vlag(gen) te varen, de operatie is uitgevoerd op grond van artikel 110 van het VN-Zeerechtverdrag. 6-2026 vlag: Kameroen(FALSE).

Gearresteerde kapitein van onder valse vlag varende schaduwtanker opnieuw vrijgelaten

Franse officieren van justitie hebben bevestigd dat de kapitein van de TAGOR kort na de aankomst van het schip voor de kust van Brest op 2 juni is aangehouden. De arrestatie van de kapitein leidde tot onmiddellijk protest van de Russische ambassade in Parijs. Het vermoeden dat het schip onder een valse vlag voer, werd door verder onderzoek bevestigd. De kapitein werd aangeklaagd voor misdrijven die konden leiden tot een gevangenisstraf van maximaal één jaar en een boete van maximaal 174.000 dollar. De officier van justitie in Brest kondigde op 5 juni de vrijlating van de kapitein aan. Deze beslissing werd genomen om de voortzetting van het grondige en complexe gerechtelijke onderzoek mogelijk te maken. Het schip bleef op last van de officier van justitie in de baai van Douarnenez (Finistère) liggen.

Officier van justitie Stephane Kellenberger zei dat er nog steeds gewerkt werd aan de formele identificatie van de eigenaar van de tanker. De eigenaar zou dezelfde straffen kunnen krijgen. De TAGOR werd waarschijnlijk gecontroleerd door een netwerk met banden met Iran en de zoon van een inmiddels overleden hoge adviseur van de Opperste Leider, die aan het begin van de oorlog met Iran om het leven kwam. In 2025 legden de Verenigde Staten sancties op aan Mohammad Hossein Shamkhani, omdat hij een netwerk van bedrijven zou leiden dat betrokken was bij het transport van Iraanse olie.

De TAGOR stond onder sancties van de VS, het VK en de EU. De registratie ervan stond al sinds ten minste augustus 2025 als vals geregistreerd. Het schip had Guinee en Madagaskar opgegeven als bestemmingen, en nu zeggen de Franse autoriteiten dat de kapitein hen heeft verteld dat het schip in Kameroen geregistreerd stond. De Russische ambassade in Parijs publiceerde een verklaring waarin de beschuldigingen "ongegronde aantijgingen" werden genoemd en waarin werd gesteld dat de arrestatie de valse beschuldigingen bevestigde. De ambassade eiste consulaire toegang tot de kapitein en zijn vrijlating zo spoedig mogelijk. Het schip voer leeg, met alleen ballast aan boord, toen het op 31 mei in beslag werd genomen. Volgens het AIS-signaal was het op weg naar Afrika, maar dit signaal is inmiddels verwijderd.

Frankrijk verdedigde op 4 juni zijn actie tegen de Russische "spookvloot" en verklaarde tijdens een persconferentie van het Franse ministerie van Buitenlandse Zaken dat de recente inbeslagname van de tanker een "signaal" was van zijn vastberadenheid om de omzeiling van sancties tegen Moskou te bestrijden. De TAGOR was het vierde schip dat aan deze vloot gelinkt is en aan een dergelijke operatie werd onderworpen, na de gevallen van de BOURAKE in september 2025, de GUINCH in januari 2026 en de DEINA in maart 2026. Deze operaties, uitgevoerd in coördinatie met Europese partners en in overeenstemming met het internationaal recht, waren erop gericht de druk op Rusland te verhogen door schepen aan te pakken die onder valse vlag varen om westerse sancties te omzeilen. De Europese Unie had al sancties opgelegd aan bijna 650 schepen die gelinkt zijn aan de Russische spookvloot, en er werden nieuwe maatregelen voorbereid met Europese en G7-partners. (Timsen, 4-6-2026).

Kameroen veroordeelde het frauduleuze gebruik van zijn vlag door een Russische schaduwtanker.

Terwijl de TAGOR, die werd gepresenteerd als een schip van de Russische spookvloot en door de Franse marine in de Atlantische Oceaan was onderschept, voor anker bleef liggen in de baai van Douarnenez, herhaalde de Franse minister van Transport in een verklaring van 8 juni dat grondige controles hadden bevestigd dat het schip niet voorkwam in de officiële registers van schepen die bevoegd zijn om onder de Kameroense vlag te varen. De Kameroense minister in Yaoundé veroordeelde daarop ten sterkste het frauduleuze gebruik van de vlag en het misbruik van de kenmerken van de Kameroense nationaliteit en riep de internationale gemeenschap op om drastische maatregelen te nemen tegen deze steeds vaker voorkomende misstanden in deze sector.

In februari en mei 2026 had de Kameroense regering al soortgelijke verklaringen afgegeven waarin deze praktijken werden veroordeeld. Yaoundé herhaalde haar voornemen om maritieme fraude te bestrijden, in overeenstemming met haar internationale verplichtingen "op het gebied van maritieme veiligheid, beveiliging en bestuur", en herinnerde eraan dat het land "het proces van het zuiveren en moderniseren van zijn vlaggenstaat" voortzet. (Timsen, 9-6-2026).

Tanker beboet voor het voeren van een valse vlag

De Franse openbare aanklagers en de maritieme rechtbank in Brest hebben een schikking getroffen, waarbij de TAGOR een boete krijgt en wordt vrijgelaten. Volgens berichten bedraagt de totale boete voor het schip €1 miljoen (\$1,1 miljoen) en hebben de eigenaren toegezegd een officiële vlag voor het schip aan te vragen. Het opleggen van boetes aan schepen is een veelgebruikte tactiek geworden in een Franse campagne die, volgens president Emmanuel Macron, de schepen zal vertragen en hun financiën zal ontregelen.

De TAGOR was volgens de berichten onderweg vanuit Moermansk toen het schip werd geënterd op verdenking van varen zonder geldige vlag. Franse troepen inspecteerden het schip en bevalen het koers te zetten naar de Franse kust. De tanker was eerder al door het Verenigd Koninkrijk, de EU en de VS gesanctioneerd vanwege zijn betrokkenheid bij de Russische oliehandel.

Uit documenten blijkt dat het schip sinds juli 2025 vaart, eerst onder de vlag van Guinee, vervolgens van Madagaskar en daarna van Kameroen. Elk van deze vlaggen bleek onjuist. De eigenaar van het schip, dat volgens de gegevens in Abu Dhabi gevestigd was, zou schuld hebben bekend als onderdeel van een schikking.

De TAGOR was de vierde ruwe-olietanker die Frankrijk heeft tegengehouden sinds de start van de maatregelen in september 2025. Alle schepen zijn beboet en weer vrijgelaten, hoewel de Franse rechtbanken de Chinese kapitein van het eerste schip ook bij verstek hebben berecht. De andere schepen hebben allemaal een boete betaald. Frankrijk hield nog steeds een vijfde tanker van de schaduwvloot vast, de DISCOVER, die vorige week in beslag werd genomen. (Timsen, 2-7-2026).

TOUSKA, IMO 9328900 (NB-339), Container Ship. 54.851 GT, 66.432 DWT, 29-4-2008 opgeleverd als IRAN SAHAND aan Thirteenth Ocean GmbH & Co. K.G., Malta, in beheer bij Iran Shipping Lines en V Ships Germany GmbH & Co. 4-2008 herdoopt SAHAND. 27-5-2009 in beheer bij Hanseatic Trade Trust & Shipping en Iran Shipping Lines. 9-1-2010 in beheer bij Hanseatic Trade Trust & Shipping en Maritime Gesellschaft. 4-2010 vlag: Duitsland. 19-7-2010 in beheer bij Hanseatic Trade Trust & Shipping. 2-2011 vlag: Malta. 4-2012 vlag: Sierra Leone. 4-2012 herdoopt ADALIA. 9-2012 verkocht aan Mosakhar Darya Shipping Co., Teheran-Iran (EPBS4), 9-2012 in beheer bij Rahbaran Omid Darya Ship Management, Teheran, 9-2012 herdoopt TOUSKA. 19-4-2026 op een reis van Port Klang naar Bandar Abbas in de Golf van Oman, in positie 24.41 NB en 061.10 OL, door het Amerikaanse leger in beslag genomen. 1-5-2026 zes Iraanse bemanningsleden van de TOUSKA zijn vrijgelaten, de overige 22 bemanningsleden bevonden zich nog aan boord van het schip, dat door de USS SPRUANCE onklaar was gemaakt door schoten in de machinekamer tijdens een zes uur durende confrontatie.

Bemanning wordt teruggebracht naar Iran

Islamabad bevestigde op 4 mei dat 22 bemanningsleden van de TOUSKA, die door de VS in beslag was genomen, naar Pakistan zouden worden geëvacueerd en vervolgens gerepatriëerd. Het ministerie van Buitenlandse Zaken noemde het een "vertrouwenwekkende maatregel" met steun van beide partijen. Vijftien bemanningsleden keerden op 4 mei terug naar Iran.

Zes andere passagiers waren vorige week al overgebracht naar een land in de regio voor repatriëring. Het betrof familieleden van bemanningsleden. Het schip bleef op positie 24° 42' N 066° 51' OL. (Timsen, 12-6-2026).

Bemanning gerepatriëerd en schip overgedragen voor reparaties

De VS hebben 22 bemanningsleden die aan boord van de TOUSKA werden vastgehouden, geëvacueerd en zouden hen op 15 juni aan de Iraanse autoriteiten overdragen.

De TOUSKA, onderdeel van de Iraanse scheepvaartmaatschappij Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL), die door Washington met sancties is getroffen, werd door de VS geënterd en in beslag genomen voor de kust van de Iraanse haven Chabahar in de Golf van Oman.

Het Amerikaanse Centraal Commando had verklaard dat de bemanning van het schip zes uur lang geen gehoor had gegeven aan herhaalde waarschuwingen en dat het schip een Amerikaanse blokkade had overtreden.

Iran veroordeelde het incident als "onwettig en een schending" van het internationaal recht en eiste de onmiddellijke vrijlating van het schip, de bemanning en hun families.

Het schip zou ook naar Pakistaanse territoriale wateren worden overgebracht om na de noodzakelijke reparaties aan de eigenaren te worden teruggegeven. (Timsen, 14-6-2026).

VICTRESS, IMO 9030498 (NB-326), 12-3-1992 te water gelaten als URANUS, 7-1992 opgeleverd door Rosslauer SW, Rosslau (234) als LASS URANUS aan S.K.R. Kustenmotorschiff Reederei GmbH & Co. K.G., Rostock-Duitsland. 1.515 GT, 2.386 DWT. 8-2007 vlag: Portugal (MAR). 2008 verkocht aan Faversham Ships Ltd., Bridgetown-Barbados, herdoopt VICTRESS. 8-2017 vlag: Panama (HO6974). 8-2017 herdoopt REDON. 22-6-2018 verkocht aan Victress Shipping Ltd., Panama (HO6974), in beheer bij Rana Denizcilik Nakliyat Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi, Istanbul, 6-2028 herdoopt VICTRESS. 8-5-2023 in beheer bij Rana Denizcilik Nakliyat Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi, Istanbul en Hay Ships Co. Ltd., Istanbul.

Op 28 januari 2025 werd de VICTRESS in Kiel aangehouden en 45 tekortkomingen geconstateerd, waarvan er tien als ernstig werden beschouwd en de reden vormden voor aanhouding:

- 1) Water-/weerbestendig – Overbelasting/Overbelast.
- 2) Water-/weerbestendig - Vracht- en andere luiken Beschadigd
- 3) Water-/weerbestendig - Afdekkingen (luik, draagbaar, zeil etc.). Niet goed onderhouden.
- 4) Water-/weerbestendig - Ramen, zijluiken en blinden. Gecorrodeerd
- 5) Noodsystemen - Noodstroombron – noodgenerator. Buiten werking.
- 6) Brandveiligheid - Branddetectie- en alarmsystemen. Niet goed onderhouden
- 7) Brandveiligheid – Ventilatie. Niet zoals vereist
- 8) Brandveiligheid - Branddeuren/openingen in brandwerende scheidingswand. Niet zoals vereist.
- 9) Veiligheid van de navigatie – Brugoperaties. Gebrek aan training
- 10) ISM - ISM-certificaat. Niet zoals vereist.

Het schip lag op 27 januari afgemeerd in de Noordhaven van Kiel na een ongeluk. Het werd op 14 februari weer vrij gegeven en verliet de haven met bestemming Rostock, waar het op 17 februari arriveerde.

Egyptische kok gedood bij Russische aanval

In de vroege ochtend van 22 juni 2026 hebben Russische troepen de VICTRESS aangevallen met een drone, waardoor een grote brand aan boord ontstond. Een deel van de bemanning werd gered, maar er vielen ook slachtoffers onder de matrozen. Er waren negen bemanningsleden aan boord, onder wie

Egyptenaren, Turken en Indiërs. De 58-jarige Egyptische kok van het schip kwam om het leven bij de Russische aanval.

Gezien de moeilijke situatie en het risico van de grootschalige brand die na de aanvaring was uitgebroken en zich verder verspreidde, waren de overlevenden gedwongen het schip te verlaten in een reddingsvlot. Ze werden gered door het Oekraïense leger. (Timsen, 22-6-2026).

VLADIMIR LATYSHEV, IMO 9921996 (NB-340), 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.

Er lijkt nog geen einde in zicht voor de vastgehouden bulkcarrier

Er was geen vertrek in zicht voor de VLADIMIR LATYSHEV uit de haven van Saint-Malo. De rechtbank van Saint-Malo zou op 18 juni bijeenkomen om toezicht te houden op de veiling van de Russische bulkcarrier, als volgende stap in de juridische procedure die was aangespannen door het bedrijf Timac Agro om zijn schulden bij de eigenaar van het schip te innen. De zitting werd echter uitgesteld en de toekomst van het schip is daardoor nog onzekerder geworden. De onbetaalde rekeningen, die aanleiding gaven tot het geschil dat de veiling voorbereidde, betroffen het onderhoud van het schip met brandstof en elektriciteit, de voedselbehoeften van de bemanning en de havengelden.

Tijdens de hoorzitting in de rechtbank van Saint-Malo op 18 juni gaf reder Alpha LLC aan zich te verzetten tegen de verkoop van het schip. Het bedrijf dat door Timac Agro werd aangeklaagd, was volgens Maxime Goyer, de advocaat van de reder, niet de eigenaar van het schip. Hij wees daarbij op het ontbreken van een band tussen Alpha LLC en de eigenaar van het schip, het Russische bedrijf JSC GTLK. (Timsen, 19-6-2026).



AGENDA

9 juli t/m 17 augustus Fototentoonstelling van Ernst Lohmann (foto SD SHARK). Dagelijks van 13:00 tot 16:00 uur. Aanloophuis "De Groene Luiken", Oosthavenkade 8, 3134 NV, Vlaardingen. Toegang gratis

25 juli tot en met zondag 16 augustus 2026. Dagelijks van 10-17 uur. De tentoonstelling "Holland-Amerika lijn en haar wereldreizen" a/b s.s. ROTTERDAM. Toegang gratis

14 augustus t/m zondag 16 augustus, Vestingdagen te Hellevoetsluis

4 september t/m zondag 6 september 2026, Wereldhavendagen te Rotterdam

5 september 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum

12 september 2026, zaterdag 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen

18 september 2026, vrijdag, 20:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen. Mark van Dongen, CCO van Boluda, op de rol met een presentatie over dit toonaangevende sleepvaartbedrijf.

30 september t/m 4 oktober Furieade te Maassluis. Zaterdag 3 oktober 2026 braderie aan de haven, rondvaarten enz.

3 oktober 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum

10 oktober 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen

7 november 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum

14 november 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen

21 november 2026, zaterdag, 14:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen. Thijs v.d. Jagt, projectmanager Boskalis / SMIT Salvage (onder voorbehoud).

5 december 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum

2 januari 2027, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum

9 januari 2027, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen

16 januari 2027, zaterdag, 14:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen.



VERWACHTE CRUISESCHEPEN



11-7-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
12-7-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
16-7-2026 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
22-7-2026 CELEBRITY APEX, IMO 9838383, Cruise Terminal Rotterdam woensdag, 07:00 - 15:00 uur..
25-7-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
26-7-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
28-7-2026 DISNEY DREAM, IMO 9434254, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 10:30 - 19:30 uur.
30-7-2026 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
2-8-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
4-8-2026 ZUIDERDAM, IMO 9221279, Cruise Terminal Rotterdam dinsdag, 07:00 - 16:00 uur.
9-8-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
13-8-2026 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
15-8-2026 DISNEY DREAM, IMO 9434254, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 10:30 - 21:30 uur.
16-8-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
22-8-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
27-8-2026 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
29-8-2026 LIBERTY OF THE SEAS (MAIDEN CALL), IMO 9330032, CTR, zaterdag, 11:00 - 23:00 uur.
30-8-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur
3-9-2026 SEVEN SEAS VOYAGER, IMO 9247144, Cruise Terminal, donderdag, 07:00 - 16:00 uur.
10-9-2026 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
11-9-2026 MEIN SCHIFF 3, IMO 9641730, Cruise Terminal Rotterdam vrijdag, 08:00 - 18:00 uur.
12-9-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 02:00 uur.
13-9-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur
19-9-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
20-9-2026 MEIN SCHIFF 2, IMO 9783576, Cruise Terminal Rotterdam zondag, 07:00 - 18:00 uur.
24-9-2026 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
27-9-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur
28-9-2026 NORWEGIAN SKY, IMO 9128532, Cruise Terminal Rotterdam maandag, 14:00 - 20:00 uur.
29-9-2026 SKY PRINCESS, IMO 9802396, Cruise Terminal Rotterdam dinsdag, 08:00 - 21:00 uur.
7-10-2026 MSC MAGNIFICA, IMO 9387085, Cruise Terminal Rotterdam woensdag, 11:00 - 20:00 uur.
30-10-2026, MEIN SCHIFF RELAX (MAIDEN CALL), IMO 9862657, CTR, vrijdag, 07:00 - 18:00 uur.

Info: Cruiseport Rotterdam



BIRGER JARL, IMO 5044893 (NB-316), 1953 opgeleverd door Finnbo A/B, Stockholm (351) als BIRGER JARL aan Stockholms Rederi A/B Svea, Zweden. 3.236 BRT. 1973 verkocht aan Jakob Lines A/B, Finland, herdoopt BORE NORD. 1977 verkocht aan Minicarriers A/B, Finland, herdoopt MINISEA. 1978 verkocht aan Caribbean Shipping Co. Inc., Panama, herdoopt BALTIC STAR. 2000 verkocht aan Rederi Alland A/B, Zweden (SIAU), herdoopt BIRGER JARL. 2005 verkocht aan A/B Birger Jarl, Zweden. 2011 in tegenstelling tot eerdere berichten zal de BIRGER JARL niet uit de vaart worden genomen. Het schip zal tot half september worden verbouwd, waarna het schip aan de nieuwste veiligheidseisen moet voldoen (P. Oost). 2015 verkocht aan Rederi Anedin, Zweden. 1-8-2022 verhaald van Vivstavarv naar Lunde.

8-2023 verkocht aan onbekende koper (Leif-Ivan Karlsson), Zweden. 12-3-2024 alarm geslagen nadat het schip slagzij begon te maken, reddingsdiensten stabiliseerden het schip opnieuw met behulp van pompen.



BALTIC STAR

29-10-2025 het vonnis tegen de eigenaar van de BALTIC STAR, Leif-Ivan Karlsson, bekendgemaakt. Hij kreeg een voorwaardelijke straf voor grove boekhoudfraude en het onrechtmatig bevoordelen van een schuldeiser, in de periode als BIRGER JARL.

30-10-2025 de haveneigenaar heeft de ligplaats beëindigd. (Foto: Marius Esman).

Vertrek uit Lunde opnieuw uitgesteld

De BALTIC STAR, voorheen bekend als BIRGER JARL, blijft in ieder geval tot de zomer van 2022 in Lunde, in de haven van Kramfors. Eigenaar Leif-Ivan Karlsson verklaarde dat hij door een vertraging nu een huurcontract heeft tot eind juni. Het schip arriveerde in de zomer van 2022 in Lunde, ten zuiden van Kramfors, op weg vanuit Stockholm, en meerde af aan de kade in Vivstavärv in Timrå. Eigenaar Leif-Ivan Karlsson had grote plannen, waaronder een hotel, restaurant en cruises op de Ångermanälven. Het schip is echter niet goedgekeurd voor de scheepvaart en beschikt niet over de benodigde vergunningen. Bovendien is het toe aan renovatie. De gemeente en het provinciebestuur hebben herhaaldelijk geprobeerd het schip uit Lunde te verwijderen, maar zonder succes. Afgelopen herfst, in verband met de voorwaardelijke straf van Leif-Ivan Karlsson voor financiële misdrijven gerelateerd aan de BALTIC STAR, verzekerde hij dat het schip vóór 1 december definitief zou worden weggesleept en gesloopt. De eigenaar van de haven van Lunde, Sten Sandin, bevestigde dat het bedrijf van Leif-Ivan Karlsson een ligplaats in Lunde huurt tot eind juni 2026. (Timsen, 27-11-2025).

De eigenaar verwierp de bewering dat het schip gezonken was

Op 13 juni, rond lunchtijd, kwam er een alarm af met de melding dat de BIRGER JARL op de bodem lag, maar niet onder water. Het waterpeil zou op dat moment ongewoon laag zijn. De eigenaar ontkende dit en zei dat het schip niet gezonken was. Het schip zou 10 tot 20 keer per jaar op de bodem rusten. De afstand tussen de bodem van het schip en de bodem van de ligplaats was slechts tien centimeter. Het schip was in 2022 aangekomen in de haven van Lunde, nabij Kramfors.

Leif Ivan Karlsson had plannen om er een hotel en restaurant te exploiteren, evenals cruises op de Ångermanälven (Zweden). Het bleek echter dat het schip niet was goedgekeurd voor de scheepvaart en dat de benodigde vergunningen ontbraken. Zowel de gemeente Kramfors als het provinciebestuur hebben herhaaldelijk gedreigd met boetes om Karlsson te dwingen het schip te verplaatsen.

Afgelopen najaar kreeg Leif Ivan Karlsson een voorwaardelijke gevangenisstraf voor grootschalige boekhoudfraude en het onrechtmatig bevoordelen van een schuldeiser na het faillissement van een bedrijf dat gelieerd was aan de BIRGER JARL. Hij heeft herhaaldelijk gezworen actie te ondernemen. Zijn laatste bod was om het schip naar Stockholm te slepen voor sloop. In Kramfors is meermaals kritiek geuit en bezorgdheid geuit dat de kosten voor het schip en eventuele sanering uiteindelijk voor rekening van de gemeente en de belastingbetaler zouden komen. Het leasecontract voor het schip loopt af op 30 juni. In 2025 heeft Leif Ivan Karlsson de BIRGER JARL te koop aangeboden voor tien miljoen Zweedse kronen. Volgens de eigenaar zijn er tot nu toe echter geen geïnteresseerden gevonden. Als er voor het najaar geen nieuwe eigenaar wordt gevonden, is het plan om het schip met K-keurmerk, dat in 1953 werd gebouwd, te slopen. Leif Ivan Karlsson is ook aangeklaagd in de zaak rond het recyclingbedrijf Think Pink, waar hij

werd vrijgesproken. Het vonnis is echter in hoger beroep aangevochten en de uitspraak van het Hof van Beroep wordt deze week verwacht. (Timsen, 14-6-2026).



EMERALD KAIA gedoopt te Venetië

Met de officiële doop van Emerald Kaia in Venetië heeft Emerald Cruises het derde jacht in de vloot verwelkomd. Het nieuwe superjacht biedt plaats aan maximaal 128 gasten en vormt de volgende stap in de evolutie van de Emerald Cruises-beleving. Aan boord vinden gasten ruime suites en openbare ruimtes, vernieuwde wellness- en culinaire concepten, een eigentijds interieur en kunst die speciaal is ontworpen. De doopceremonie vond plaats aan de San Basilio-kade en bood een unieke Venetiaanse ervaring. Emerald Cruises behoort tot de weinige rederijen die gasten per jacht rechtstreeks het historische centrum van Venetië kunnen laten bereiken. Passagiers die deelnamen aan de achtdaagse cruise Adriatic Discovery: Venice, Istria & the Croatian Archipelago konden de ceremonie volgen vanaf het Observation Deck van het jacht, dat direct aan de kade lag afgemeerd.

40-jarig jubileum

De doop markeert een bijzonder moment voor Scenic Group, dat dit jaar het 40-jarig jubileum viert. Onder de aanwezigen bevonden zich oprichter en voorzitter Glen Moroney, General Manager Oceans Operations James Griffiths, Matteo Gasparato, president van de Noord-Adriatische Havenautoriteit, en vertegenwoordigers van de haven van Venetië. Volgens maritieme traditie verrichtte Jason Flesher, Director of Discovery Operations bij Scenic Group, de ceremoniële flesbreuk op de boeg, waarmee Emerald Kaia officieel werd opgenomen in de vloot van Emerald Cruises.

“Emerald Kaia is een waardevolle aanvulling op onze jachtvloot en een passend hoogtepunt in het jaar waarin we 40 jaar innovatie vieren”, aldus Glen Moroney, oprichter en voorzitter van de Scenic Group waaronder Emerald Cruises valt. “Het superjacht is ontworpen en gebouwd door ons deskundige team van MKM Yachts en combineert ontspannen luxe, innovatief design en unieke toegang tot enkele van ’s werelds mooiste kustgebieden. Het is extra bijzonder dat twee van onze langst dienende medewerkers als doopouders zijn aangesteld.”

Doopouders van EMERALD KAIA

Zoals eerder aangekondigd zijn de doopouders van Emerald Kaia Kim Scoular, Director of Operations, en Ray Gilbert, Senior Software Engineer. Hun benoeming is een erkenning van hun persoonlijke bijdrage aan het bedrijf én van de inzet van de vele medewerkers die de ontwikkeling van Scenic Group de afgelopen vier decennia mede vorm hebben gegeven.

“Het is een enorme eer om doopouders van Emerald Kaia te mogen zijn”, zegt Kim Scoular. “Voor mij is deze erkenning een eerbetoon aan alle toegewijde medewerkers binnen Scenic Group, wier passie, betrokkenheid en voortdurende streven naar innovatie het bedrijf hebben gemaakt tot wat het vandaag is. Emerald Kaia belichaamt precies het soort persoonlijke, doordachte en betekenisvolle reiservaring waar moderne reizigers naar op zoek zijn.”

Voortbouwend op het succes van de bestaande jachten van Emerald Cruises beschikt Emerald Kaia onder meer over een groter Observation Deck, een zonnedek met privé-cabana's en een overdekte lounge,

uitgebreide spa- en wellnessfaciliteiten, vernieuwde restaurantconcepten en ruimere suites en hutten. (Bron en foto: Cruisereiziger.nl, 22 juni 2026).

EMERALD KAIA, IMO 1031446 (NB-325), 7.232 GT, 1.500 DWT, 128 passagiers, 8-2023 besteld, 12-12-2024 kiel gelegd onder bouwnummer HA LONG EW03, 15-2-2026 opgeleverd aan EWO3 Ltd., vlag: Bahamas C6HS9, in beheer bij Scenic Cruise Services Doo, Rijeka.



GEMINI, IMO 9000687 (NB-229), Passenger (Cruise) Ship, 19.093 GT, 1.074 passagiers, 30-5-1991 te water, 20-7-1992 opgeleverd door Union Naval de Levante, Valencia (197) als CROWN JEWEL aan Crown Cruise Line Inc., Panama. 19.089 GT. 1995 verkocht aan Jewel Owner Ltd., Panama, herdoopt SUPERSTAR GEMINI. 27-2-2003 in beheer bij Genting Cruise Lines. 5-2007 verkocht aan Jewel Owner Ltd., Panama. 1-2009 herdoopt VISION STAR. 16-3-2009 in beheer bij Fleetpro Ocean Inc. 3-2009 vlag: Malta, 3-2009 herdoopt GEMINI. 1-2010 vlag: Marshall Islands. 12-2013 vlag: Bahamas (C6AY8). 12-5-2015 in beheer bij Dania Ship Management Bulk A/S. 18-4-2016 in beheer bij Optimum Shipmanagement Service. 4-2016 herdoopt CELESTYAL NEFELI. 12-2017 in beheer bij Anglo-Eastern Cruise. 12-2017 herdoopt GEMINI. 15-7-2020 in beheer bij Miray Gemicilik Isletme ve Personel Ticaret Ltd. Sti., Besiktas, Istanbul. 2-2023 in gebruikt als tijdelijk onderkomen voor vluchtelingen na de verwoestende aardbeving die Turkije op 6 februari 2023 trof. 10-2023 verkocht aan Mirayint Cruises Ltd., Bahamas, in beheer bij Miray Gemicilik Isletme ve Personel Ticaret Ltd. Sti., Besiktas, Istanbul. 1-8-2025 geïnspecteerd te Piraeus, zes gebreken vastgesteld, 3-8-2025 te Piraeus aangehouden, drie gebreken zijn als ernstig worden beschouwd en vormden de reden tot de aanhouding: 1) Arbeidsomstandigheden: Niet-betaling van loon. 2) Certificaat en document - Arbeidsovereenkomst voor zeevarenden: Verlopen. 3) ISM-certificaat: Niet zoals vereist. Het schip werd op 5 augustus weer vrijgegeven en verliet de haven op weg naar Kusadasi. 5-9-2025 vanaf Padmos in de haven van Piraeus aanzienlijke schade opgelopen bij een aanvaring met een dok, 6-9-2025 verhaald naar Ampelakia. 3-2026 vlag: onbekend. 4-2026 vlag: Kameroen TJMC182 (VALS). 2-5-2026 vertrokken naar Ampelakia en ten anker gegaan in positie 37.59 NB en 024.27 OL. (Foto: Marcel Coster, 20-9-2011).

Verlaten cruiseschip gesleept van Karystos naar Piraeus

Op 24 juni sleepte een sleepboot de GEMINI van Miray Cruises uit de baai van Karystos, op weg naar Piraeus. De sleepactie werd georganiseerd naar aanleiding van een noodbevel dat de Griekse autoriteiten op 19 juni hadden uitgevaardigd. Het schip lag op de avond van 23 juni aangemeerd aan een pier in Elefsina, vlakbij Piraeus. De Oekraïense ambassade in Griekenland heeft de kustwacht laten weten dat zij de repatriëring van drie Oekraïense staatsburgers aan boord van het schip regelt.

De Internationale Arbeidsorganisatie had het schip op 20 mei als verlaten verklaard. Na aankomst drongen inwoners van Karystos er bij de lokale autoriteiten op aan, met het argument dat het dode schip een bedreiging vormde voor het milieu en de lokale toeristische sector. Er was beslag gelegd op het schip door een Turkse bank die de hypotheek had, en andere handelscrediteuren en de bemanning hadden vorderingen ingediend. Wat betreft iInsurance, de laatst bekende verzekeraar, meldde Hydor dat de dekking op 24 mei was verlopen.

In april had de 'Gemini' de Bahamaanse vlag ingeruild voor die van Kameroen, hoewel dat land in februari zijn internationale registratie had opgeschort en de IMO de Kameroense vlag nu als vals beschouwde. De vlagwisseling viel samen met de afkeuring van het schip door Bureau Veritas. De 26 overgebleven

bemanningsleden uit Griekenland, Turkije, Kroatië, India, Saint Lucia en Oekraïne vroegen om repatriëring, omdat ze al meer dan twee maanden geen salaris hadden ontvangen.

Een recente inspectie door de Karystos-afdeling van de Griekse kustwacht bracht een ernstig brandstoftekort, een kritiek gebrek aan drinkwater en voedsel, en een aanzienlijke verslechtering van de leefomstandigheden van de bemanning aan het licht. De bemanning beschreef onhygiënische omstandigheden, met verstopte afvoeren, ondergelopen hutten, overvolle afvalruimtes en rioolwater dat in de voedselbereidingsruimtes lekte. De bemanning meldde ook terugkerende motorproblemen, waaronder branden en rookontwikkeling in de hoofdgang van de bemanning, waarbij het schip op de noodgenerator draaide.

Begin juni schreef de kapitein een brief aan de kustwacht waarin hij verklaarde dat de omstandigheden zo ernstig waren geworden dat hij een noodoproep zou moeten doen om sleephulp te vragen, zodat het schip onder controle van de Griekse overheid kon worden gebracht.

Hij reserveerde ongeveer een ton brandstof uitsluitend voor essentiële veiligheidsdoeleinden, waaronder het ophalen van het anker, het vergemakkelijken van de sleepoperatie en het uitvoeren van de afmeerprocedures bij aankomst in de aangewezen haven.

Op 11 juni erkende Miray de geuite zorgen. De eigenaren, managers, hypotheekverstrekken bank, juridische vertegenwoordigers en agenten zouden samenwerken om een geschikte haven, scheepswerf of opslagfaciliteit te vinden, en verklaarden dat de coördinatie met de bank gaande was terwijl de financiële en operationele opties werden geëvalueerd. De eigenaren onderzochten alternatieve financierings- en investeringsmogelijkheden.

De financiële problemen van Miray kwamen voort uit het mislukken van de joint venture Life at Sea met Amerikaanse partners in 2023. Deze samenwerking had de GEMINI moeten omvormen tot een cruiseschip met bewoners aan boord. Het project viel uiteen nadat investeerders en de Amerikaanse partners zich terugtrokken. Miray had de GEMINI in 2020 gehuurd van SunStone Ships uit Miami en in 2023 volledig gekocht. Het seizoen van 2025 begon met motorproblemen en eindigde toen het schip begin september tegen een pier in Piraeus botste. Reparaties in Salamina, plus een detentie door de havenautoriteiten vanwege maandenlang onbetaald loon voor de toen 316 bemanningsleden, dwongen het schip tot een vroegtijdig einde van het seizoen.

De lonen werden uitbetaald en de bemanning werd in april gerepatriëerd. Op 3 mei vertrok de GEMINI vanuit Salamina met een minimale bemanning op weg naar Izmir ter voorbereiding op het zomerseizoen dat later die maand zou beginnen. De bemanning verklaarde dat hen bij vertrek was verteld dat het schip niet genoeg brandstof had om Izmir te bereiken, waardoor ze moesten uitwijken naar Karystos.

Het schip is door de gezamenlijke database van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) en de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) als verlaten geregistreerd. Het schip werd op 21 mei aan de lijst van verlaten schepen toegevoegd. ILO-gegevens wezen op een nijpende situatie aan boord, waar op dat moment een ernstig brandstoftekort, evenals een kritiek tekort aan drinkwater en voedselvoorraden, heerste. (Timsen, 4-6-2026).



MEIN SCHIFF FLOW officieel gedoopt tijdens feestelijke ceremonie in Triëst

De nieuwe Mein Schiff Flow is zaterdagavond officieel gedoopt tijdens een groots opgezette ceremonie in de baai van Triëst. Met het uiteenspatten van een champagneflles tegen de boeg werd het tweede schip van de nieuwe InTuition-klasse officieel opgenomen in de vloot van TUI Cruises.

De doop betekende een primeur voor de rederij. Voor het eerst in de geschiedenis van TUI Cruises traden drie vrouwen gezamenlijk op als doopmoeder van een nieuw schip. Julia, Annabelle en Karin vertegenwoordigden volgens de rederij de diversiteit van haar passagiers en de persoonlijke verhalen die reizigers met de Mein Schiff-vloot verbinden. Voor de ceremonie droegen zij speciaal geselecteerde couturejurken van modeontwerper Guido Maria Kretschmer.

Thema 'Go with the Flow'

De gehele doopdag stond in het teken van het motto 'Go with the Flow'. In plaats van één centraal evenemententerrein werd de Mein Schiff Flow omgevormd tot een schipbrede belevingswereld met verschillende festivalachtige locaties. Gasten konden verspreid over het schip deelnemen aan kunstprojecten, muziekoptredens en interactieve ervaringen.

Op het Mistral Deck werden gezamenlijke kunstwerken gecreëerd, terwijl het theater werd omgetoverd tot een ruimte met lichtinstallaties, acrobatiek en audiovisuele shows. Via liveverbindingen stonden de verschillende locaties met elkaar in contact, waardoor het hele schip betrokken werd bij de festiviteiten.

Schip als podium

Na het doopdiner verzamelden passagiers zich bij diverse podia en openbare kijklocaties aan boord. Tijdens een circa twintig minuten durende liveproductie werden verschillende delen van het schip met elkaar verbonden tot één grote voorstelling.

Van het zwembaddek en de Agora tot de brug en de boeg: overal op het schip speelden artiesten, muzikanten en performers een rol in de show. Licht, water, muziek en beweging stonden centraal en moesten het thema van verbondenheid, vrijheid en verandering zichtbaar maken.

Volgens Wybcke Meier, CEO van TUI Cruises, symboliseert de Mein Schiff Flow een nieuwe manier van reizen. "Met de Mein Schiff Flow breiden we onze vloot uit met een schip dat staat voor lichtheid, ontmoetingen en het gevoel om in je eigen tempo te reizen. Dat voor het eerst drie doopmoeders samen deze rol vervullen, maakt deze avond extra bijzonder."

Bekende artiesten aan boord

De doopreis werd muzikaal omlijst door optredens van onder meer Rea Garvey en Tim Bendzko. Daarnaast namen verschillende kunstenaars, sprekers en experts deel aan het programma, waaronder Maren Kroymann, kunstenaar Christian Awe, chef-kok Tim Raue en dansers Erich Klann en Oana Nechiti.

Met liveoptredens, kunstinstallaties, dansvoorstellingen en creatieve activiteiten ontstond volgens TUI Cruises een festivalsfeer die tot laat in de avond doorging.

Eerste seizoen in de Middellandse Zee

Na de doop start de Mein Schiff Flow haar eerste seizoen in de Middellandse Zee. Voor het winterseizoen verhuist het schip naar Noord-Europa. Het nieuwe schip beschikt over ruime openbare ruimtes, nieuwe ontspanningszones en volgt het ontwerpconcept van de InTuition-klasse, die eerder werd geïntroduceerd met zusterschip Mein Schiff Relax. (Bron en foto: Cruisereiziger.nl, 21 juni 2026).

MEIN SCHIFF FLOW, IMO 9862669 (NB-338), Passenger (Cruise) Ship, 157.651 GT, 143.544 NT, 16.238 DWT, 14-12-2021 (e) kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6313, 13-11-2024 de eerste sectie in het bouwdok gezet, 30-5-2025 te water gezet in het bouwdok, 30-4-2026 geplande oplevering, 28-2-2026 op proefvaart, 1-3-2026 te Monfalcone, 12-6-2026 opgeleverd door FINCANTIERI - Cantieri Navali Italiani S.p.A. als MEIN SCHIFF FLOW aan TUI Cruises GmbH, Hamburg, vlag: Malta (9HA6358), in beheer bij TUI Cruises GmbH en Global Fleet Management LLC, Miami FL.

Bommelding op MEIN SCHIFF RELAX te Kiel - grootschalige politieoperatie gaande

Op de middag van 10 juni werd een grootschalige politieoperatie gestart in de haven van Kiel na een bommelding nabij de MEIN SCHIFF RELAX (IMO 9862657). De terminal aan de Ostsee-kade, evenals delen van het cruiseschip zelf, werden geëvacueerd. Passagiers die al aan boord waren, mochten daar blijven. Zij kregen de instructie om zich alleen aan stuurboordzijde te bevinden. De bakboordzijde van de 'Mein Schiff Relax' werd ontruimd. De kade en het aangrenzende gebied werden afgezet, evenals het Schlossgartenpark en de Kaistraat. Rond 14:40 uur arriveerde een explosievenopruimingsdienst ter plaatse. Tijdens een vrachtwagenlevering werden rond 13:00 uur diverse pallets met verdachte voorwerpen ontdekt. Een eerste controle wees op de aanwezigheid van explosieven. De explosievenopruimingsdienst startte een onderzoek. De pallets bleven op de kade voor het schip staan. Het inchecken van passagiers werd opgeschort. Ongeveer 100 passagiers verzamelden zich in het Schlossgartenpark. Bemanningsleden van de MEIN SCHIFF RELAX, evenals personeel van de haven van Kiel en bedrijven die betrokken waren bij het onderhoud van het schip, stonden daar ook te wachten. Om 15:15 uur bleek tijdens het onderzoek dat de pallets in feite geladen waren met rollen draad voor het schip. (Timsen, 10-6-2026).

NORSTJERNEN, IMO 5255777 (NB-175), 2.191 GT, 656 DWT, Passenger/General Cargo Ship. 24-2-1956 opgeleverd door Blohm & Voss A.G. Hamburg (787) als NORDSTJERNEN aan Det Bergenske D/S, Bergen-Noorwegen, 1-1979 verkocht aan Troms Fylkes Dampskipsselskab A/S, Tromsø-Noorwegen, 3-2006 verkocht aan Hurtigruten ASA, Tromsø-Noorwegen, 23-4-2011 in Sortland Strait viel de machine uit vanwege problemen met de brandstofaanvoer, herstart en met behulp van de CRUSADER, KNUT HOEM en

een CG boot naar de ferry pier te Sortland gevaren, 23-4-2011 alle 38 passagiers zijn naar Trollfjord overgebracht.

26-11-2012 verkocht aan Nordstjernen AS, Noorwegen, in beheer bij Vestland Marine Sp Z Oo en Hurtigruten Global Sales AS.

2012 naar Gdansk om te restaureren volgens richtlijnen van het Noorse Directoraat voor Cultureel Erfgoed, oude verflagen zijn verwijderd, de elektrische uitrusting en de motoren zijn vernieuwd en het schip in de oude staat is hersteld.

2015 in de vaart voor cruises vanuit Spitsbergen, in de oorspronkelijke kleuren van de Bergen Line krijgen, een zwarte schoorsteen met 3 witte banden en witte reddingboten.

6-2015 vlag: Noorwegen (NIS). 5-2028 vlag: Noorwegen. 4-2019 vlag: Noorwegen (NIS) (LATU3)

De reis ter ere van het 70-jarig jubileum is geannuleerd vanwege stormschade

De "Nordstjernen" liep schade aan de romp op door een zware storm terwijl ze in Trondheim lag aangemeerd tijdens haar 70-jarig jubileumreis over de kustsnelweg op 4 maart 2026. Het schip werd tegen de kade geteisterd door smalle en harde stootkussens. De bemanning probeerde vanaf ongeveer 05:00 uur 's ochtends de kade te verlaten, maar de golven en de wind duwden het schip terug naar de kade. Pas rond 07:00 uur kon de 'Nordstjernen' met hulp van een sleepboot vertrekken. De schade aan de bakboordzijde was echter zo omvangrijk dat de rest van de reis moest worden geannuleerd, omdat er dringend reparaties nodig waren. De jubileumreis, in de voetsporen van de Hurtigruten en ter ere van het 70-jarig bestaan van het inmiddels beschermde historische schip, werd dus voortijdig afgebroken en op 5 maart verliet het schip Trondheim op weg naar de Damen-scheepswerf in Gdansk. Het schip arriveerde daar op 9 maart. Daar werd de schade beoordeeld en een reparatieplan opgesteld. De rederij had gehoopt het schip binnen enkele weken te repareren en weer in dienst te nemen. De omvang van de schade maakte dit echter onhaalbaar. De rederij verwachtte dat het schip op zijn vroegst pas in de tweede helft van juni weer zou kunnen varen. Ook enkele afvaarten vanuit Duitse havens werden getroffen, waaronder die van 18 april in Warnemünde en van 20 en 29 april vanuit Bremerhaven.

Vestland Classis werkte aan een herzien seizoensplan, waarin onder meer een soortgelijke jubileumcruise als de geannuleerde cruise werd gepland voor later in het seizoen. Ook werd overwogen om het seizoen te verlengen tot oktober. Een herzien reisschema zou zo spoedig mogelijk worden gepubliceerd. (Timsen, 18-3-2026).

Tegen de kade te Gdańsk

De 'Nordstjernen' botste op 19 juni 2026 tegen de kade van de Keizerlijke Scheepswerf in Gdańsk. Het schip was vertrokken vanaf de Ramco Marine-kade aan de Dode Vistula (Martwa Wisła), tegenover de Baltische Torens. Het voer oostwaarts over de rivier en passeerde de pontonbrug, maar tijdens een manoeuvre raakte de bakboordzijde van de achtersteven de kade nabij de beroemde "Beelden die uit de zee oprijzen". Passagiers in een toeristenbusje verlieten het schip op het laatste moment. Niemand raakte gewond. De 'Nordstjernen' had vervolgens moeite om zelfstandig los te komen van de kade – waarschijnlijk door onderwaterconstructies of een zandbank – en had een lichte slagzij gekregen. De sleepboot 'Tytan' van de rederij WUŻ werd gestuurd om het schip te assisteren. Minder dan een uur na het incident werd het schip met behulp van de sleepboot 'Mars' en de 'Tytan' naar de scheepswerf van Gdańsk (Gdańska Stocznia Remontowa SA) gesleept. Het schip zou daar waarschijnlijk enkele dagen blijven voor reparaties en het dichten van een gat van ongeveer 25 cm in de bakboordzijde van de achtersteven. Men vermoedde dat motorproblemen de oorzaak waren van de aanvaring met de kade. (Timsen, 20-6-2026).

Gat wordt gedicht op de scheepswerf van Gdańsk

Na de aanvaring met de kade van de Keizerlijke Scheepswerf op 19 juni werd de sleepboot 'Tytan', eigendom van WUŻ, ingezet om het schip te assisteren. Minder dan een uur na het incident werd het schip door de sleepboten 'Marsa' en 'Tytan' naar de scheepswerf van Gdańsk gesleept om de schade te herstellen. De noodzakelijke reparaties, waaronder het dichten van een gat van ongeveer 25 centimeter aan de bakboordzijde nabij de achtersteven, zouden naar verwachting enkele dagen in beslag nemen. Er werd vastgesteld dat de aanvaring werd veroorzaakt door motorproblemen. Het schip lag sinds 24 juni nog steeds stil in Gdańsk. (Timsen, 24-6-2026).

OCEAN ENDEAVOUR, IMO 7625811 (NB-338), 10-9-1980 kiel gelegd, 17-4-1981 te water gelaten, 10-9-1982 opgeleverd door Stocznia Szczecinska im A. Warskiego, Szczecin (B492/03) als KONSTANTIN SIMONOV aan Baltic Shipping, Leningrad-U.S.S.R., 9.885 BRT, 548 passagiers, zusterschepen KONSTANTIN CHERNENKO, MIKHAIL SHOLOKOV, MIKHAIL SUSLOV, LEV TOLSTOY, GEORG OTS en DMITRIY SHOSTAKOVICH, 1992 ingebracht bij Black Sea Shipping Co., St. Petersburg-Rusland, 18-5-1996 aan de ketting gelegd te Kiel na faillissement Baltic Lines, 11-1996 verkocht aan Columbia Ship Management, ingebracht bij Pakartin Shipping Co. Ltd., Cyprus, herdoopt FRANCESCA, 4-11-1996 opgelegd te Wilhelmshaven, 9-2000 (e) verkocht aan Silver Cruises Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Mano Maritime Ltd., Israël, herdoopt THE IRIS, 11-12-2009 verkocht door Mano Maritime Ltd., Israël aan Kristina Cruises Oy, Kotka, Finland, 17-12-2009 overgedragen, thuishaven en vlag: Valletta-Malta, 29-12-2009 vertrokken van Haifa naar Finland, 16-1-2010 gearriveerd te Naantali, Finland, 1-2010 herdoopt KRISTINA KATARINA. 8-1-2014 verkocht aan Endeavour Partners Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Fleetpro Ocean Inc., herdoopt OCEAN ENDEAVOUR. 6-2025 vlag: Bahamas. 21-10-2015 in beheer bij Fleetpro Ocean Inc. en Anglo-Eastern Cruise. 2-2022 verkocht aan Endeavour Partners Unipessoal,

Portugal (Madeira) (CQEJ6), in beheer bij Sunstone Ships Inc., Miami FL. 19-9-2023 in beheer bij Sunstone Ships Inc. en Sunstone Ship Management, Funchal, Portugal. (Foto: Teun van der Zee, 12-9-2006, Kusadasi).



Voormalig Sovjetschip wordt accommodatieschip voor Amerikaans bedrijf

Het Amerikaanse mijnbouw-, exploratie- en ontwikkelingsbedrijf Critical Metals Corp. is de nieuwste eigenaar geworden van de voormalige Sovjet-passagiersveerboot KONSTANTIN SIMONOV, die nu vaart onder de naam OCEAN ENDEAVOUR. De afgelopen maanden bood het schip onderdak aan troepen en personeel in Groenland.

Critical Metals Corp., dat een grootschalig project voor zeldzame aardmetalen in Groenland uitvoert, heeft het voormalige expeditieschip gekocht voor €7,5 miljoen (\$8,5 miljoen) om ongeveer 300 werknemers te huisvesten voor het Tanbreez-project in Groenland.

Het schip was eigendom van de SunStone Marine Group en is verhuurd aan diverse bedrijven. Onlangs huurde de Deense defensie het schip, dat plaats biedt aan 190 passagiers en 124 bemanningsleden, om Deense en NAVO-troepen te huisvesten tijdens de oefening Arctic Endurance.

Het schip is meerdere malen van eigenaar veranderd. Begin jaren 2000 werd het omgebouwd tot cruiseschip en voer het korte tijd voor een Israëliisch bedrijf, voordat het in 2015 werd uitgerust voor poolreizen. Vorige maand kondigde SunStone aan dat het schip te koop stond.

Het aan de Nasdaq genoteerde Critical Metals heeft het ijsversterkte schip gekocht vanwege de bewezen operationele staat van dienst in zowel het Arctische als het Antarctische gebied. Het schip is daardoor uitermate geschikt voor de activiteiten die het hele jaar door plaatsvinden in verband met de ontwikkeling van het Tanbreez-project voor kritieke mineralen.

De OCEAN ENDEAVOUR zal flexibele huisvesting bieden aan maximaal 300 projectmedewerkers, waardoor de druk op lokale woningen en hotels in Groenland wordt geminimaliseerd. Voor Critical Metals betekent het aanbieden van zelfvoorzienende accommodatie voor hun personeel dat de beperkte hotel- en toeristische infrastructuur in Qaqortoq en de omliggende regio minimaal belast zal worden. Het schip zal afgemeerd worden naast het Tanbreez-project. (Timsen, 4-7-2026).



15.000 schepen naar de sloop in de komende tien jaar

Volgens Bimco en Lloyd's List Intelligence zouden er 15.000 schepen gesloopt worden, een stijging van 360 procent ten opzichte van heden. Dat zal de sloopcapaciteit aanzienlijk onder druk zetten.

Dit zal de wereldwijde sloopcapaciteit aanzienlijk onder druk zetten. Daarom is Danish Shipping Companies van mening dat de wereldwijde regelgeving moet worden aangescherpt, zodat meer sloopwerven kunnen worden goedgekeurd volgens hoge milieu- en veiligheidsnormen.

De cijfers zijn afkomstig van Bimco en Lloyd's List Intelligence en tonen een stijging van 360 procent ten opzichte van vandaag. Een analyse van de International Chamber of Shipping and European Shipowners (ECSA) vergelijkt de EU-regels voor scheepsontmanteling.

Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Bangladesh	Steady	458-463 / LDT	478-483 / LDT	488-493 / LDT
2	Pakistan	Steady	443-448 / LDT	463-468 / LDT	473-478 / LDT
3	India	Steady	418-423 / LDT	438-443 / LDT	448-453 / LDT
4	Turkey	Softening	266-268 / LDT	276-278 / LDT	286-288 / LDT

Slooprijzen GMS 3-7-2026

AEOLOS KENTERIS, IMO 9244350, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 7.281 GT, 1.300 DWT, 2001 opgeleverd als AEOLOS KENTERIS. 4-2007 herdoopt RED SEA I. 12-8-2009 verkocht aan Maritime Company Lesvos S.A., Griekenland, 8-2009 AEOLOS KENTERIS.

Verlaten veerboot veranderde in een wrak

De AEOLOS KENTERIS ligt half onder water in Augusta, en een video, gemaakt door een groep ontdekkingsreizigers in september 2024, onthult de huidige staat van het schip: een verrotte romp, waarvan het interieur is aangetast door de tand des tijds en verwaarlozing. Het schip, dat bekendheid verwierf door zijn snelheid van wel 40 knopen en voer op routes als Piraeus-Chios-Lesbos en Piraeus-Paros-Naxos-Santorini, veroorzaakte problemen doordat de golfslag aanzienlijke schade aan de kust aanrichtte, waardoor het gedwongen werd snelheid te minderen en verder van de kust te blijven. In 2007 werd de AEOLOS KENTERIS verkocht en begon het te varen op de Rode Zee. Uiteindelijk keerde het terug naar Griekenland en werd het gecharterd om Augusta en Valletta met elkaar te verbinden. Renovaties in Augusta leidden tot de inbeslagname van het schip vanwege een onbetaalde schuld van 5 miljoen. (Timsen, 24-9-2024).

Veerboot geborgen en naar de sloop gesleept.

De AEOLOS KENTERIS is na bergingswerkzaamheden succesvol vlotgetrokken in Augusta. De hogesnelheidsveerboot, ooit een van de snelste schepen in de Griekse vloot, heeft jarenlang dienstgedaan op de Egeïsche Zee. Nadat het schip in Sicilië was afgemeerd, bleef het lange tijd gedeeltelijk onder water in de haven van Augusta liggen, voordat een complexe bergingsoperatie werd uitgevoerd. Op 2 juni 2026 lag het schip in Augusta afgemeerd, waarna het naar Aliğa werd gesleept om te worden gesloopt. (Timsen, 21-6-2026).

2-7-2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 2-7-2025 verkocht aan Zedare Shiptrading Corp., Majuro, Marshall Islands, vlag: Togo (5VJI5), 7-2025 herdoopt ABS I. 23-6-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

AGNES, IMO 8230388, General Cargo Ship, 2.457 GT, 3.180 DWT, 1978 opgeleverd door Zavody Tazkeho, Komarno (1940) als VOLGO BALT 211 aan U.S.S.R. 1992 verkocht aan North-Western River Shipping Co., Rusland. 12-2010 verkocht aan Agnes Shipping Ltd., Cambodja, 12-2010 herdoopt AGNES. 25-5-2012 in beheer bij Mes Marine Ltd. Corp., en Adler Shipping & Marine, Istanbul. 6-2016 vlag: Democratic Republic of Congo (FALSE). 3-2017 vlag: Tanzania (5IM232). 1-2026 in beheer bij Ocean Marine Line Ltd., Istanbul. 2026 verkocht voor sloop naar Turkije. 3-7-2026 gearriveerd op Aliğa Anchorage.

AKDENIZ, IMO 7615048 (NB-316), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 9.794 GT, 1.310 DWT. 20-6-1978 te water, 12-1-1979 opgeleverd door Verolme Cork Dockyard, Cork (955) als CONNACHT aan British & Irish Steam Packet Co. Ltd., Ierland. 6.812 BRT, 1.375 DWT. 1988 verkocht aan B.A.I.S.A. Brittany Ferries, Frankrijk, herdoopt DUCHESSE ANNE. 1996 verkocht aan Morrison Ship Trading Co., Kroatië, herdoopt DUBROVNIK. 9.795 GT. 8-7-2002 in beheer bij Jadrolinija Rijeka. 30-3-2023 verkocht aan Furioso Maritime S.A., 3-2023 Panama, in beheer bij A-Ships Management S.A., 3-2023 herdoopt PRINCE. 5-4-2024 verkocht aan Insan Hak ve Hurriyetleri, 4-2024 vlag: Guinee-Bissau (J5AO9), in beheer bij Gri Denizcilik Sanayi ve Ticaret AS, Istanbul, 4-2024 herdoopt AKDENIZ.

De AKDENIZ, die met humanitaire hulp van Turkije naar Gaza zou varen, heeft geen toestemming gekregen om uit te varen. Op de middag van 25 april werd de Freedom Flotilla Coalition gecontacteerd door het Internationale Scheepsregister van Guinee-Bissau (GBISR) met het verzoek om de AKDENIZ te inspecteren, hoewel het schip alle vereiste inspecties al had doorstaan. De inspecteur arriveerde 's avonds. Op de middag van 26 april, voordat de inspectie was afgerond, deelde het GBISR, in een overduidelijk politieke zet, de Freedom Flotilla Coalition mee dat het de vlag van Guinee-Bissau had ingetrokken van twee schepen van de Freedom Flotilla, waaronder het vrachtschip dat al geladen was met meer dan 5000 ton levensreddende hulpgoederen voor de Palestijnen in Gaza. De AKDENIZ op 29 april nog steeds stil in Tuzla. (Timsen, 29-4-2024).

6-2026 verkocht voor sloop te Turkije. 6-2026 vlag: Kameroen (TJMC148). 24-6-2026 vertrokken van Tasucu Anchorage naar Aliğa, 28-6-2026 op Aliğa Anchorage.

ANDHIKA KANISHKA, IMO 9164641 (NB-339), Bulk Carrier, 38.489 GT, 73.220 DWT, 1998 opgeleverd door Sumitomo Heavy Industries, Yokosuka als BUNGA SAGA TUJUH. 5-2005 herdoopt GHENT MAX. 20-1-2016 verkocht aan Andhika Samudra Internusa, Indonesië (YBGC2), 1-2016 herdoopt ANDHIKA KANISHKA. 4-2026 verkocht aan slopers (as is Indonesia, 461 USD/TO). 13-5-2026 verkocht aan Lyra Trading LLC, Comoros (D6A4449), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 5-2026 herdoopt KANISHKA. 14-6-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ANDHIKA PARAMESTI, IMO 9139282, Bulk Carrier, 38.215 GT, 73.726 DWT. 1997 opgeleverd als WIN TRADER. 9-2002 herdoopt WILTRADER. 4-2003 herdoopt WILLIAM OLDENDORFF. 5-2006 herdoopt BABITONGA. 4-2009 herdoopt PIRO. 11-2015 herdoopt ANDHIKA PARAMESTI. 11-2015 verkocht aan Andhika Lines, vlag Indonesië (YBDM2). 19-6-2026 verkocht voor sloop (460 USD/TO as is Indonesia),

ASIAN GAS II, IMO 9125401, LPG Tanker, 3.691 GT, 2.610 DWT, 1995 opgeleverd als VIRGO GAS. 10-2007 herdoopt GAS SOPHIE. 7-2009 herdoopt AE GAS. 18-6-2009 verkocht aan Tanker Armada Nusantara, Indonesië (PMYS), 9-2009 herdoopt ASIAN GAS II. 13-2-2025 in beheer bij Amarin Ship Management P.T., Jakarta. 6-2026 verkocht voor sloop (in de huidige staat te Batam, Indonesië).

BAO DAT THANH 99, IMO 9140566, Wood Chips Carrier, 40.169 GT, 48.309 DWT. 23-1-1997 opgeleverd als MIMOSA DREAM. 2014 van T&M Maritime S.A., Panama verkocht aan Tofte 1 Co. Ltd., Panama, herdoopt ALIZAY 1. 8-2019 herdoopt EVER GLORY, 11-2023 herdoopt BAO DAT THANH. 5-2026 verkocht aan Chittagong Breakers, Bangladesh. 26-5-2026 verkocht aan Lyra Trading LLC, Comoros (D6A4466), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, India, 5-2026 herdoopt BAO. 30-6-2026 op Chittagong Anchorage, 8-7-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

BASEL ATHENA, IMO 9164809, General Cargo Ship, 14.118 GT, 20.741 DWT, 23-2-1999 opgeleverd als HSH SENTOSA. 3-2005 herdoopt CHEKIANG. 8-2006 herdoopt CLIPPER SENTOSA. 4-2010 herdoopt BABITONGA BAY. 12-2018 verkocht aan Basel Athena Ltd., 1-2019 vlag: Panama, in beheer bij Medway Ship Management Ltd., Constanta, 1-2029 herdoopt BASEL ATHENA. 9-2024 vlag: St. Kitts and Nevis (V4IK6). 2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 29-6-2026 op Chittagong Anchorage, 6-7-2026 op het strand gezet om gesloopt te worden.

BIGLI, IMO 9307047 (NB-340), 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. 17-6-2026 als BIG te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

BUTOV, IMO 7941643, Fish Factory Ship, 4.347 GT, 1.815 DWT, 7-1980 opgeleverd door Chernomorskiy, Nikolaiev South (516) als BUTOVSK aan Dalryba, U.S.S.R. 1992 verkocht aan A/O Okeanrybflot, Rusland. 199- meting 4.347 GT. 6-2006 verkocht aan Koryakryba JSC, Rusland. 30-6-2010 verkocht aan Ogni Vostoka, Rusland. 27-5-2026 verkocht aan Bliss Ship Management LLP, Belize (V3VE), in beheer bij Atya Ship Management, 5-2026 herdoopt BUTOV. 2026 verkocht voor sloop naar India. 26-6-2026 op de ankerplaats van Bhavnagar, 29-6-2026 op de ankerplaats van Alang, 30-6-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

DISCOVERER INDIA, IMO 9521215 (NB-331), boorschip, Marshall Islands (V7PV7), 65.790 GT, 23-8-2010 opgeleverd als DISCOVERER INDIA aan Transocean Voyager 1 Ltd., Marshall Islands (V7PV7), in beheer bij Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc., Houston TX. 18-9-2011 verkocht aan Triton Asset Leasing G.m.b.H., Marshall Islands (V7PV7), in beheer bij Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc., Houston TX. 20-4-2018 verkocht aan Transocean Voyager 1 Ltd., Marshall Islands (V7PV7), in beheer bij Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc., Houston TX. 14-8-2020 te Astakos, Griekenland. 2-9-2025 verkocht voor sloop. 24-6-2026 te Aliğa op op het strand gezet om gesloopt te worden.

DONG, IMO 9085065 (NB-340), 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). 7-6-2026 op de ankerplaats bij Chittagong, 12-6-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ENDEAVOUR, IMO 8608523, Fishing Vessel, 891 GT, 682 DWT, 1986 opgeleverd Goriki Shipbuilding, Ise, Japan als KYOYO MARU NO.3. 7-1998 herdoopt KYOYO MARU. 1-1999 herdoopt DAIKICHI MARU NO.62. 2-2006 vlag: Cambodja, herdoopt CONDOR. 3-2006 verkocht aan Akva-Marin Co. Ltd., 3-2006 vlag:

Rusland. 10-2008 vlag: Cambodja. 25-10-2010 verkocht aan Antey LLC, Vladivostok, 2-2010 vlag: Rusland. 10-2018 vlag: Cambodja, herdoopt ENDEAVOUR. 2-2-2026 verkocht voor sloop. 2-2-2026 verkocht aan East Youhui Trading Hong Kong, 2-2026 vlag: Mongolië. 5-2026 vlag: onbekend. 6-2026 verkocht naar Alang, India.



FPSO CIDADE DE NITERÓI MV18, IMO 8500123, Offshore Processing Ship, 144.898 GT, 241.432 DWT, 12-1986 opgeleverd door Mitsubishi H.I, Nagasaki (1981) als SHOJU MARU aan Idemitsu Tanker Co. Ltd., Japan. VLCC, 143.166 BRT, 258.034 DWT. 26-9-2005 verkocht aan Apollo Tanker Corp., 9-2005 vlag: Panama, in beheer bij Modec Inc., 9-2005 herdoopt APOLLO SHOJU. 9-2008 verkocht aan PETROBRAS, vlag: Panama, 9-2008 herdoopt FPSO CIDADE DE NITERÓI MV18.

7-11-2008 in bedrijf als Offshore Processing Ship. 1-2009 vlag: Bahamas (C6WW5). 19-8-2009 in beheer bij PETROBRAS en Modec International Inc., Houston TX. 10-2013 verkocht aan Opportunity MV18 B.V., Amstelveen, vlag: Bahamas, in beheer bij PETROBRAS en Modec International Inc. 8-8-2017 in beheer bij PETROBRAS en Modec Inc., Tokyo.

2-2018 MODEC, leverancier en exploitant van offshoreplatforms, heeft overeenstemming bereikt over een contractverlenging voor het FPSO-platform CIDADE DE NITERÓI MV18.

Concreet heeft het Braziliaanse olie- en gasbedrijf Petrobras het chartercontract met MODEC's Nederlandse dochteronderneming, de Opportunity MV18, verlengd met ingang van februari 2018 tot maart 2024.

Voordat de tijdcharter inging, heeft MODEC de engineering, inkoop, constructie, installatie en inbedrijfstelling van de FPSO uitgevoerd.

Het FPSO is actief in het Marlim Leste-olieveld, dat zich in het Campos-bekken bevindt, voor de kust van Brazilië. Het schip is in februari 2009 in gebruik genomen. Het FPSO-platform ligt afgemeerd op een waterdiepte van ongeveer 1.400 meter en heeft een verwerkingscapaciteit van 100.000 vaten ruwe olie per dag, 3,5 miljoen standaard kubieke meter gas per dag en een opslagcapaciteit van 1.600.000 vaten ruwe olie. (Timsden, 13-2-2018).

26-6-2026 gearriveerd bij Modern American Recycling Services Inc. te Frederikshavn om gesloopt te worden. (Foto: MODEC).

FU HAI 8. IMO 9532111, General Cargo Ship, 2.797 GT, 4.405 DWT, 8-12-2008 opgeleverd als FU HAI 8 aan Rongcheng Fuhai Shipping Co., China. 4-6-2026 verkocht aan Hong Kong King Sail Shipping, Sao Tomé and Príncipe (S9A3280). 2026 verkocht voor sloop. 29-6-2026 op de ankerplaats van Chittagong. 7-7-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GALA, IMO 7516773, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 10.553 GT, 1.757 DWT, 24-3-1979 te water, 6-1979 opgeleverd door A. Warskiego, Szczecin (B490-I/2) als SILESIA aan Polish Baltic Shipping Co., Polen. 7.414 BRT, 1.757 DWT. 1998 verkocht aan Adabar Ltd., Bahamas. 2005 herdoopt FELICIA. 2006 verkocht aan Asteron Trade Corp., Oekraïne, 2-2006 herdoopt YUZHNYA PALMYRA. 8-2008 herdoopt BEGONA DEL MAR. 7-2009 herdoopt YUZHNYA PALMYRA. 12-2010 herdoopt YUZHNYA PALMYRA. 10-2016 herdoopt GALAXY. 30-4-2026 verkocht aan Sea Connection Maritime S.A., 4-2026 vlag: Togo. 7-5-2026 verkocht aan Epic Marine Ltd., 5-2026 vlag: Comoros (D6A4438), 22-5-2026 in beheer bij Lilly Maritime

Pvt. Ltd. 6-2026 GALA. 11-6-2026 gearriveerd op de ankerplaats bij Bhavnagar, 27-6-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

Veerboot krijgt nieuwe vlag en naam

De GALA, ex GALAXY, die eigendom was van A-Ships Management, werd eind april 2026 overgenomen door Sea Connection Maritime, een bedrijf gevestigd op de Marshalleilanden. In verband met de eigendomsoverdracht werd de veerboot overgeheveld van het Cypriotische register naar de Togolese vlag. Het schip, dat door de Poolse scheepswerf Stocznia Szczecinska aan Polferries werd geleverd als SILESIA, was sinds 2016 eigendom van A-Ships Management. Onder de naam GALAXY werd de veerboot sindsdien gecharterd door verschillende rederijen, meest recentelijk door de Faeröerse rederij Strandfaraskip Landsins in 2025. Het was de tweede keer dat de staatsbedrijf van de Faeröerse rederij het schip charterde, dat de afgelopen jaren ook voor Caronte & Tourist en Inter Shipping heeft gevaren. A-Ships Management heeft de veerboot ook zelf geëxploiteerd gedurende bepaalde periodes. Het schip lag van 22 april tot 6 mei in Perama afgemeerd en verliet de haven vervolgens voor andere doeleinden. Op 18 mei lag het schip voor anker in positie 31.23 NB en 032.19 OL. (Timsen, 18-5-2026).

GASCRUSADER, IMO 9133549 (NB-340), LPG Tanker, 2.458 GT, 2.347 DWT, 26-10-1996 opgeleverd als KILGAS CRUSADER aan Kilgas Crusader A.p.S., Denemarken. 10-1996 vlag: Singapore (S6MP). 17-7-2006 vlag: Madeira. 1-2-2007 vlag: Malta. 18-3-2001 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). 10-6-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong, 16-6-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GOLOVA, IMO 9236731, Chemical/Products Tanker, 14-11-2000 kiel gelegd, 2-3-2001 te water gelaten, 25-6-2001 opgeleverd (NV-22836) door Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Ulsan (0017) als GOLOVA aan Dünya Denizcilik ve Ticaret A.Ş., Istanbul-Turkije (TCXB). 22.914 GT, 10.110 NT, 37.000 DWT, 182,55 (176,08) x 27,40 x 16,70 x 10,850 meter. L 43.119 m³, 15,5 kn. 12.870 EPK, 9.467 kW, 500 x 2000, B&W 6S50MC-C, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan. 15-4-2004 (e) verkocht aan Baltic Elida, Monrovia-Liberia, in beheer bij International Tanker Management (Germany) G.m.b.H., Hamburg. 27-7-2004 verkocht aan m.t. "HC Elida" Tankschiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Monrovia-Liberia, in beheer bij International Tanker Management (Germany) G.m.b.H., Hamburg en HC Chartering G.m.b.H., Ammersbek/Hamburg, 7-2004 herdoopt HC ELIDA. 2015 verkocht aan Blue Ocean Shipping Lines Inc., Panama, 6-2015 in beheer bij Meramar Shipping & Trading Co., 5-2015 herdoopt ELIDA. 11-1-2018 in beheer bij Massi Shipping LLC. 29-1-2022 in beheer bij Massi Shipping LLC en Petrofleet Ship Management FZC, Panama, 1-2022 herdoopt BOSL. 9-6-2022 in beheer bij Petrofleet Ship Management FZC. 11-10-2022 verkocht aan Kurdos Shipping Inc., Panama, in beheer bij Kurdos Shipping Inc. en R Two Marine Services FZE. 3-2024 herdoopt KURDOS. 11-2025 vlag: Palau. 2-2026 vlag: onbekend. 6-2026 vlag: Panama (H7ZW26), 16-6-2025 in beheer bij Kurdos Shipping Inc. 6-2026 herdoopt WHITE STAR. 6-2026 verkocht aan slopers te Alang. 3-7-2026 op Bhavnagar Anchorage, 6-7-2026 op Alang Anchorage, 7-7-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

GROUSE ARROW, IMO 8918215 (NB-340), 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. 10-6-2026 aangekomen op de ankerplaats bij Bhavnagar, 13-6-2026 te Alang en op het strand gezet om gesloopt te worden.

GUANG HUA6, IMO 9345740, 1.992 GT, 3.857 DWT, 12-1-2005 opgeleverd als GUANG HUA6 aan Zhou Chen Liu XX Liu Q Wu, China. 22-5-2026 verkocht aan Wantong International Group, vlag Mongolië (JVBD1). 22-5-2026 verkocht aan Wantong International Group, Hong Kong, vlag: Mongolië (JVBD1). 6-2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 26-6-2026 op Chittagong Anchorage, 3-7-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HAI XU, IMO 9138460, General Cargo Ship. 4.095 GT, 1996 opgeleverd als HOUKI. 2004 herdoopt WOYANG ACE. 11-4-2007 verkocht aan Shanghai Baosteel Ocean Shipping Co. Ltd., China, 2007 herdoopt BAOYUNDA. 9-1-2014 verkocht aan Shunhang International Ltd., Belize, 1-2014 herdoopt HAI XU. 2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 4-6-2026 verkocht aan Hong Kong King Sail Shipping, Hong Kong, China, vlag: Sao Tomé and Príncipe (S9A3278). 28-6-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong, 3-7-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HONGKONG ENERGY, IMO 9250725 (NB-339), LNG Tanker, 96.165 GT, 73.659 DWT, 31-3-2004 opgeleverd als NORTHWEST SWAN aan Chevron LNG Shipping Co. Ltd., Bermuda. 20-3-2019 verkocht aan Hongkong Energy S.A., Marshall Islands (V7A2312), in beheer bij Sinokor Merchant Marine Co. Ltd. en Wilhelmsen Ship Management Sdn. Bhd., 3-2019 herdoopt HONGKONG ENERGY. 30-6-2020 verkocht aan Ocean Trinity SH No 27 S.A., Marshall Islands, in beheer bij Sinokor Merchant Marine Co. Ltd. en Wilhelmsen Ship Management Sdn. Bhd. 31-10-2022 in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd. en

Wilhelmsen Ship Management Sdn. Bhd. 31-10-2022 verkocht aan CIMC Osmanthus Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Sinokor Maritime Co. 27-6-2025 verkocht aan Hong Kong Energy 3 S.A., Marshall Islands, in beheer bij Sinokor Maritime Co. 4-2026 verkocht voor sloop (as is Malaysia, 513 USD/TO). 14-5-2026 verkocht aan Voyage Shipping Inc., Majuro, Marshall Islands, St. Kitts and Nevis (V4MM7), herdoopt ERGY. 23-6-2026 op Chittagong Anchorage, 1-7-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

JENNY LUCKY, IMO 9038701 (NB-340), 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. 2-7-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

JOIDES RESOLUTION, IMO 7423081 (NB-332), boorschip, 10.282 GT, 8.233 DWT, 10-2-1978 opgeleverd door Hawker Siddeley Canada, Halifax (68) als SEDCO/BP 471 aan Overseas Drilling Ltd., Liberia. 1996 herdoopt JOIDES RESOLUTION. 25-3-2002 in beheer bij Transocean Offshore Deepwater. 11-2003 in beheer bij Transocean Inc. 11-2003 in beheer bij Sea1 Offshore AS. 8-5-2009 in beheer bij Transocean Offshore Deepwater. 2011 vlag: Cyprus (5BMM3), 23-8-2011 in beheer bij Sea1 Offshore AS, Kristiansand S. 10-5-2019 verkocht aan ODL AS, Cyprus, in beheer bij Sea1 Offshore AS, Kristiansand S. 3-10-2024 te Kristiansand S. 9-2025 verkocht voor sloop (as is Noorwegen). 4-10-2025 van Kristiansand S. 22-10-2025 gearriveerd bij de opslagboeien in de haven van Lyngdal, het boorschip was het vijfde schip dat op dat moment in de Rosfjord lag afgemeerd. 13-2-2026 verkocht aan Rig Partner Decom AS, Tananger, vlag: Noorwegen (3YLD), herdoopt RES. 6-2026 vlag: Cyprus (5BMM3). 24-6-2026 als RES gearriveerd op Aliğa Anchorage en op het strand gezet om gesloopt te worden.



KAPITAN YAKOVLEV, IMO 9077575, General Cargo Ship, 4.998 GT, 4.678 DWT. 12-11-1996 opgeleverd als KAPITAN YAKOVLEV aan Shipline Four Ltd., Rusland. 11-12-2013 in beheer bij Northern Shipping Co., Arkhangelsk. 2017 vlag: Rusland (UBDO2). (Foto: Teun van der Zee, 30-7-2010).

Goedgekeurd schip dat geïnspecteerd moet worden

Het gesanctioneerde schip KAPITAN YAKOVLEV heeft koers gezet naar Spitsbergen met een verwachte aankomsttijd in Barentsburg op 11 september 2025. Bij aankomst in de territoriale wateren zal waarschijnlijk een normale, standaardinspectie door de douane en de politie plaatsvinden. Het schip is gesanctioneerd door de VS en Oekraïne omdat het wapens voor Rusland zou hebben vervoerd. Het is niet bekend wat voor lading er aan boord van de KAPITAN YAKOVLEV is, maar het heeft waarschijnlijk te

maken met de kolenmijnbouwactiviteiten van het Russische bedrijf Arktikugol. Noch de EU, noch Noorwegen heeft sancties opgelegd aan Northern Shipping Company, de eigenaar van het schip. (Timsen, 1-10-2025).

Gesanctioneerde Russische schepen doen Barentsburg aan.

De TAIMYR, die op de sanctielijsten van de VS en Oekraïne staat vanwege haar betrokkenheid bij het transport van Russische wapens, deed op 22 december 2025 de haven van Barentsburg op Spitsbergen aan. Het schip vertrok op 19 december vanuit Moermansk en keerde op 26 december terug naar Moermansk. De TAIMYR is eigendom van en wordt geëxploiteerd door TC Nord Project, een rederij gevestigd in Archangelsk. Het bedrijf en al haar schepen werden in mei 2022 door Oekraïne en de VS gesanctioneerd vanwege hun betrokkenheid bij het transport van Russische wapens. Noch de EU, noch Noorwegen hebben sancties opgelegd aan TC Nord Project en haar schepen. Het was niet duidelijk wat voor lading er aan boord van de TAIMYR was tijdens de recente zending naar Barentsburg. De ontvanger van de goederen was hoogstwaarschijnlijk Arktikugol, het Russische staatsbedrijf voor kolenmijnbouw. Barentsburg is een Russische nederzetting op de Noorse Arctische archipel. Het wordt beheerd door Arktikugol en valt onder de Noorse wetgeving als onderdeel van het Svalbard-verdrag.

In september bezocht de KAPITAN YAKOVLEV de Noorse archipel. Het schip staat bekend als een schip dat betrokken is geweest bij Russische wapenleveringen in de Zwarte Zee als onderdeel van de Russische agressieoorlog tegen Oekraïne. Het schip is eigendom van en wordt geëxploiteerd door de Northern Shipping Company, die sinds mei 2022 onder Amerikaanse en Oekraïense sancties staat. De 'Kapitan Yakovlev' deed in 2023 en 2025 de havens van Sevastopol en Novorossiisk aan. Toen het schip de bezette haven van Sevastopol binnenvoer, schakelde de kapitein het AIS-systeem uit. (Timsen, 30-12-2025).

2026 m.s. KAPITAN YAKOVLEV verkocht voor sloop naar Turkije. 23-6-2026. Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

LADONNA, IMO 9107033, Bulk Carrier. 13.695 GT, 22.056 DWT, 1996 opgeleverd als BRUNES, 2001 herdoopt UBC BEAUMONT. 2004 herdoopt BEAUMONT. 2006 herdoopt YASMIN O. 2007 herdoopt MILENA STAR. 2008 herdoopt OCEAN STAR. 11-2015 verkocht aan Mandona Shipping S.A., Belize, herdoopt MANDONA. 12-9-2017 verkocht aan Linfield Trading Ltd., Panama, 9-2017 herdoopt BAO LONG. 6-1-2023 verkocht aan TK Majestic Marine Ltd., Comoros (D6A3059), herdoopt LADONNA. 9-1-2026 Russische troepen vielen twee vrachtschepen aan, waarbij een bemanningslid om het leven kwam en een tweede gewond raakte, de bulkcarrier werd geraakt terwijl het lag afgemeerd in de haven van Groot-Odessa en sojabonen aan het laden. Oleksiy Kuleba maakte bekend dat een bemanningslid, een Syrische burger, als gevolg van de aanval was omgekomen. Hij noemde het een oorlogsmisdaad. 1-7-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

LIVA, IMO 8841618, General Cargo Ship, 2.516 GT, 3.498 DWT, 1977 opgeleverd door ZTS Yard, Komarno (1931) als VOLGO-BALT 202 aan White Sea & Onega Shipping Co., U.S.S.R. 2.516 BRT, 3.197 DWT. 1992 vlag: Rusland. 1999 verkocht aan J.S. Co Onego-Balt, Rusland. 2014 herdoopt SVYATOY GEORGIY. 14-11-2022 van Akre Shipping Corp., Comoros verkocht aan Poseidon Maritime & Trading S.A., Kameroen (TJM0104), in beheer bij Fana Shipping & Trade Co. Ltd., Istanbul, herdoopt LIVA. 2026 verkocht voor sloop naar Turkije. 3-7-2026 op Aliğa Anchorage, 9-7-2026 te Aliğa voor de sloop op het strand gezet.

MAI 1, IMO 8508814, Oil Products Tanker, 3.104 GT, 4.999 DWT, 1985 opgeleverd door Taihei, Akitsu (1810) als EISHIN MARU NO.3 aan Koei Kaiun K.K., Japan. 2.829 BRT, 5.495 DWT. 2000 verkocht aan Woolim Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea, herdoopt WOO JOO. 7-2003 herdoopt SIRI THANA. 8-5-2026 verkocht aan Klop Shiptrading Ltd., 5-2026 vlag: Mongolia (JVAZ1), 5-2026 herdoopt MAI 1. 8-5-2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 18-6-2026 op Chittagong Anchorage, 26-6-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

NEPTUNE STARLIGHT, IMO 9134969, General Cargo Ship, 6.369 GT, 8.143 DWT, 1995 opgeleverd door Higaki Shipbuilding, Imabari als APOLLO DELAPAN. 8-2007 herdoopt BRIGHT JS. 11-2009 herdoopt S JAPAN. 12-2013 herdoopt MEGA STAR. 12-2020 herdoopt FU XING HAI. 27-2-2023 verkocht aan onbekende eigenaar. 2-2024 vlag: Tanzania (5IM997), 2-2024 herdoopt NEPTUNE STARLIGHT. 4-6-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong. 4-6-2026 op de ankerplaats van Chittagong. 11-6-2026 (e) verkocht voor sloop. 29-6-2026 Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

NIPPON MARU, IMO 8817631 (NB-340), 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 Mitsui OSK Lines Ltd., Tokyo-Japan, in beheer bij MOL Cruises Ltd. 30-3-2006 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. 18-6-2026 op Alang Anchorage, 19-6-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

OCTANS, IMO 9224295 (NB-340), 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 Tomé & Principe (FALSE). 8-2023 verkocht aan Celia Armas Ltd., 8-2023 herdoopt OCTANS. 4-2024 vlag: Sao Tomé & 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. 13-6-2026 gearriveerd op de ankerplaats bij Bhavnagar, 17-6-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

PEARL I, IMO 9122875, General Cargo Ship, 15.438 GT, 23.956 DWT, 30-6-1996 opgeleverd door Kanda Shipbuilding, Kure, Japan als C.S. VALIANT. 10-2006 herdoopt VENUS FRONTIER. 7-2012 herdoopt TAN BINH 39. 11-2017 herdoopt ORIENTAL HERO. 9-11-2023 verkocht aan Pearl Shipping Ltd., Panama (3E7453), in beheer bij Negoship Line Ltd. en Shanghai Grace Shipping Co. Ltd., 11-2023 herdoopt PEARL I. 2016 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 21-6-2026 op Chittagong Anchorage, 1-7-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

PUTERI FIRUS SATU, IMO 9248502 (NB-338), LNG Tanker, 94.446 GT, 76.197 DWT, 13-9-2004 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries Ltd. (2177) als PUTERI FIRUS SATU aan Petronas Tankers, vlag: Maleisië (9MGF7). 2005 verkocht aan Puteri Firus Satu (L) Private Limited, Maleisië. 18-3-2026 verkocht aan onbekende koper, verkocht voor sloop (as is Malaysia \$ 11 M. USD) naar Bangladesh. 18-3-2026 verkocht aan Sea Line Inc., Antigua and Barbuda (V2C2030), in beheer bij GR Shipping Pte. Ltd., Singapore en Royal Marine Shipmanagement Pte Ltd., Singapore, 3-2026 herdoopt IRUS. 30-6-2026 op Chittagong Anchorage, 4-7-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SANWA FONTAINE, IMO 8204121 (NB-340), 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) naar Bangladesh. 30-6-2026 op Chittagong Anchorage, 3-7-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SCANBIO DART, IMO 7423926, Waste Disposal Vessel, 926 GT, 759 DWT, 7-1974 besteld, 3-1976 kiel gelegd, 8-5-1976 gedoopt DANISH DART en te water gelaten, 1-10-1976 opgeleverd door Svendborg Skibsværft A/S, Svendborg (152) aan BP Tankskibsrederiet A/S, Kopenhagen-Denemarken (OUOV). Gastanker. 499 BRT, 344 NRT, 759 DWT. 66,50 (59,14) x 10,67 x 5,14 x 3,322 meer. 4 gastanks, 500 m3, 2 ladingpompen, totaal 180 m3/uur, 71,5 ton bunkers, 12,5 kn. 1.240 EPK, 912 kW, V-8 cyl, 4 tew, 225 x 300, Alpha 8V23L-VO, Alpha Diesel A/S, Frederikshavn. 1988 de activiteiten van BP in Denemarken overgenomen door Q8 Tankskibsrederiet A/S. 1988 ingebracht bij BP Gas Tankers A/S, Århus-Denemarken, in beheer bij BP Danmark A/S. 1990 vlag: Denemarken (DIS), roepsein OUOV2. 1994: 926 GT, 277 NT, 759 DWT, 922 m3. 6-9-2001 gearriveerd te Marstal en opgelegd. 27-9-2002 verkocht aan Soltin Marine AS, Haugesund, thuishaven: Århus, vlag: Denemarken (DIS), in beheer bij Soltin Shipment AS (Michael Havkrog), 12-11-2002 (e) herdoopt DART, 2002 te Klaipeda verbouwd tot cementtanker, 926 GT. 2-2003 in de vaart als Waste Disposal Vessel. 7-2018 vlag: Noorwegen (LFPI). 8-2018 verkocht aan Scanbio Logistics AS, Noorwegen, 8-2018 herdoopt SCANBIO DART. 20-7-2021 in beheer bij Scanbio Logistics AS en Ulvan Ship Management AS. 20-12-2023 in beheer bij Scanbio Logistics AS. 27-5-2026 gearriveerd bij Fosen Gjenvinning AS, Stokksund om gesloopt te worden.

SOHAR LNG, IMO 9210816 (NB-338), LNG Tanker, 111.203 GT, 71.997 DWT. 30-5-2000 kiel gelegd, 28-12-2000 te water, 15-11-2001 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Nagasaki Shipyard & Machinery Works (2162) als LAKSHMI aan Mitsui OSK Lines Ltd. 10-2002 herdoopt SOHAR LNG. 12-2002 herdoopt LAKSHMI. 3-2003 herdoopt SOHAR LNG. 10-2004 verkocht aan Energy Spring LNG Carrier S.A., Panama (H9ZZ), in beheer bij MOL LNG Transport Co. Ltd. 2-2005 in beheer bij Oman Ship Management Company LLC, Muscat, Oman. De Japan gelieerde LNG-schip SOHAR LNG is met succes door de Straat van Hormuz gevaren op weg naar Muscat. Dit markeert de eerste doorvaart door een aan Japan gelieerd schip sinds de waterweg feitelijk werd afgesloten door het conflict in de regio, aldus de exploitant op 3 april 2026. De LNG-tanker, mede-eigendom van Mitsui OSK Lines, heeft de overtocht veilig voltooid. De doorvaart is een belangrijke ontwikkeling na weken van bijna volledige verstoring in een van 's werelds belangrijkste energiecorridors. De Straat van Hormuz verwerkt normaal gesproken ongeveer 20% van de wereldwijde olie- en LNG-transporten, maar het verkeer stortte in na de Amerikaans-Israëliëse aanvallen op Iran eind februari en de daaropvolgende maatregelen van Teheran om de scheepvaart te beperken. Er zijn in maart geen geladen LNG-tankers waargenomen die door de zeestraat voeren. De SOHAR LNG was op 22 februari vanuit Mundra vertrokken. 2026 verkocht voor sloop naar India. 9-6-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.





SVENJA, IMO 9125889, General Cargo Ship, 5.799 GT, 7.713 DWT, 26-4-1996 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft GmbH & Co., Hamburg (1065) als SVENJA aan m.s. "Svenja" Hans und Claus Heinrich K.G., Hamburg-Antigua & Barbuda (V2BO), in beheer bij K.G. Paul Heinrich GmbH & Co. 5.799 GT, 3.152 NT, 7.713 DWT, 457 TEU. 13-12-2006 verkocht aan Atlant Heavy Lift Corp Ltd., Marshall Islands, 2006 herdoopt ATLANT SVENJA. 2-2012 verkocht aan Han Xin Heavylift Shipping Co. Ltd., Hong Kong, China (VRKF4), herdoopt HANXIN. 6-10-2024 verkocht aan J Chen Shipping HK Co. Ltd., Hong Kong, China, herdoopt J CHEN. 2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 2-7-2026 op de ankerplaats van Chittagong. 7-7-2026 op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Arjan Elmendorp, 11-4-2011).

RON, IMO 8202018, Bulk Carrier, 54.263 GT, 89.846 DWT, 1982 opgeleverd door Imabari, Marugame (1104) als SHIROMINE MARU aan Nippon Yusen Kaisha, Japan. 52.982 BRT, 92.067 DWT. 1997 verkocht aan N.C.N. Corp., Panama, herdoopt NEW WHITE. 11-2000 herdoopt PEARL ANNIVERSARY. 5-2004 herdoopt FORMOSABULK NO. 4. 9-2011 herdoopt IRON DESTINY. 23-4-2026 verkocht aan Virgo Shipping & Trading LLC, Comoros (D6A4414), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 4-2026 herdoopt RON. 6-2026 verkocht aan slopers te Pakistan. 12-6-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.



SANTA CRUZ, IMO 7615414 (NB-337), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 25-5-1975 besteld, 21-5-1976 kiel gelegd, 21-6-1977 te water gelaten, 28-4-1978 opgeleverd door Aalborg Værft A/S, Aalborg (210) als DANA ANGLIA aan DFDS A/S, Denemarken, 29-12-1982 verkocht aan K/S Difko XXI, Denemarken (Dansk Investeringsfond), 29-12-1989 verkocht aan DFDS A/S, Denemarken, 2-10-2002 herdoopt DUKE OF SCANDINAVIA. 28-2-2006 thuishaven: Morlaix-Frankrijk en herdoopt PONT L'ABBE. 19-12-2007 verkocht aan Brittany Ferries (Bretagne Angleterre Irlande S.A., Brest), Morlaix-Frankrijk. 12-11-2008 gearriveerd te Saint Nazaire en opgelegd. 11-2009 in charter bij Moby S.r.l, Napels, herdoopt MOBY CORSE. 9-12-2009 verkocht aan Moby S.p.A., Livorno LI, vlag: Italië (ICDS). 20-9-2024 verkocht voor sloop. 25-9-2024 te Genua. 22-10-2024 verkocht aan Ferry Med S.r.l., vlag: Italië, in beheer bij L'aures S.a.r.l., 10-2024 herdoopt SANTA CRUZ. 4-3-2025 te Genua. 21-3-2025 in beheer bij L'aures S.a.r.l. en Kajster do.o., Portoroz, Slovenië. (Foto MOBY CORSE: Carlo Martinelli, 2-6-2019, Genua).

In beslag genomen veerboot wordt verkocht

De rechtbank van Genua heeft de veiling bevolen van de SANTA CRUZ, die voorheen werd geëxploiteerd door Ferry Med. Het schip is in beslag genomen door de bemanning en andere schuldeisers. Het ligt sinds eind 2024 in Genua met een nieuwe beschildering en werd in oktober 2025 te koop aangeboden, slechts een jaar nadat het was aangekocht door het Algerijnse bedrijf L'Aurès. Rechter Cristina Tabacchi heeft Fertonani Shipbrokers aangesteld om de veerboot binnen twee maanden te verkopen. De minimumprijs zal worden vastgesteld na een taxatie. Makelaars verwachten echter dat het voor de 46 jaar oude veerboot moeilijk zal zijn om een koper te vinden. (Timsen, 23-2-2026).

29-6-2026 met een sleepboot vertrokken van Genua naar de sloopwerf te Aliaga om te worden gerecycled.

SOUTHERN STAR, IMO 8627000. MMSI:309446000, YJTN2, Offshore Support Vessel, 286 GT, 84 DWT. 1973 opgeleverd Carrington Slipways, Newcastle, Australië als MELBIDER. 1988 herdoopt LADY OF THE ISLES. 3-1995 herdoopt MELBIDER. 1-2000 herdoopt SOUTHERN STAR. 5-12-2013 verkocht aan McKee Shipping Ltd., Vanuatu. 9-6-2020 verkocht aan Seagrown Ltd., Vanuatu. 12-2021 vlag: onbekend. 6-2020 opgelegd. 23-4-2026 van Hull naar Scarborough met een sleepboot. 6-2026 gearriveerd bij New Holland Shipyard te Barrow-upon-Humber om te worden gerecycled.

THANH THANH DAT 89, IMO 9142019, Wood Chips Carrier, 40.245 GT, 50.052 DWT, 1996 opgeleverd als FOREST KISHU. 2010 verkocht aan Compania Flor de Vapores S.A., Panama. 2019 herdoopt FP PROTEIOS. 5-12-2020 verkocht aan Thanh Thanh Dat Co. Ltd., Panama, 12-2020 herdoopt THANH THANH DAT 89. 2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 3-6-2026 verkocht aan Ship Recycling Investments LLC, Comoros (D6A4474), in beheer bij Scope Maritime Pvt. Ltd., Mumbai, 2026 herdoopt THANE. 2-7-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

TIMON, IMO 9415844 (NB-340), 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 naar India. 14-6-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

TROGIR, IMO 9222572 (NB-340), 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 achtersteven 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 Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

Verzekeringsvergoeding uitgekeerd na CTL

De eigenaar van de TROGIR, die op 8 december 2025 zwaar beschadigd raakte tijdens een reis van Iskenderun voor de kust van Djibouti, het bedrijf Jadroplov uit Split, ontving een verzekeringsuitkering voor het totale verlies. Het wrak werd aan de verzekeraar overgelaten. Het schip had Djibouti na de overstroming met behulp van een sleepboot bereikt. De verzekeraar van de romp en de machinekamer verklaarde het schip vervolgens tot een structureel totaalverlies. De verwachte verzekeringsuitkering bedroeg in totaal zeven miljoen dollar. Aangezien de boekwaarde aan het einde van het eerste kwartaal 3,1 miljoen euro bedroeg, betekende de verzekeringsuitkering voor Jadroplov een aanzienlijke winst die de in de bedrijfsadministratie geregistreerde waarde van het schip overtrof. Het schip werd volledig gerecycled in de haven van Aliaga, in overeenstemming met de Internationale Conventie van Hongkong voor de Veilige en Milieuvriendelijke Recycling van Schepen uit 2009, en de Europese Unie-verordening inzake scheeps-recycling uit 2013. De recycling begon op 22 mei. De TROGIR werd in 2007 door Jadroplov aangekocht en

was het oudste schip in de vloot van Jadroplov, die na de sloop van de TROGIR bestond uit drie bulkcarriers, de SOLIN, SVETI DUJAM en PERISTIL, en twee LPG-tankers, de MARKO MARULIĆ en VIS. (Timsen, 1-7-2026).



VEGA, IMO 9174828 (NB-340), 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. 3-7-2026 aangekomen op ankerplaats bij Bhavnagar, 3-7-2026 te Alang en op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Chris Howell, 21-12-2018, Picton).

XIN HAI 18, IMO 8660040, General Cargo Ship, 2.989 GT, 4.395 DWT, 12-2004 opgeleverd als HONG JIA 18. 12-2011 herdoopt XIN HAI 18. 29-10-2024 verkocht aan Xinyuanxiang Shipping Co. Ltd., Sao Tomé and Príncipe. 17-10-2025 in de haven van Changshu aangehouden door de autoriteiten die onder het Memorandum van Overeenstemming (MoU) van Tokio vallen. Bij de eerste inspectie werden in totaal zes tekortkomingen geconstateerd, waarvan er drie als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding. Op 21 oktober lag het schip, dat op 16 oktober vanuit Taizhou was aangekomen en op weg was naar Osaka, voor anker op positie 34.44 NB en 127.48 OL. 14-5-2026 verkocht aan Wantong International Group, Hong Kong, vlag: Mongolië (JVEA1). 18-5-2026 (e) verkocht voor sloop. 17-6-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong, 25-6-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ZAMRUD, IMO 9245031, LNG Tanker, 94.446 GT, 76.144 DWT. 2004 opgeleverd als PUTERI ZAMRUD SATU aan MISC BHD, Maleisië (Petronas Tankers). 18-3-2026 verkocht aan Future Projects Inc., Maleisië, in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 3-2026 herdoopt ZAMRUD. 5-2026 vlag: Antigua and Barbuda (V2C2029), 27-5-2026 in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai en Royal Marine Shipmanagement Pte. Ltd., Singapore. 14-6-2025 van Brunei Bay naar Chittagong, 30-6-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

Muurschildering te Maassluis

