



*Om een leuke foto van
het schip*
ZEEBRIEF 240 **SCHEEPSFOTOREIS**

DISNEY DREAM IMO 9434254, foto: Reinier van de Wetering, 28-07-2026, Maassluis-West

NIEUWSBRIEF 342

1 AUGUSTUS 2026

ADRIAN, IMO 9123221 (NB-341), 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 van Kochi slagzij opgelopen en gezonken, alle opvarenden gered.

Het Hooggerechtshof van Kerala is verzocht de zaak MSC ELSA 3 te overwegen

Het Hooggerechtshof van Kerala heeft de centrale overheid gevraagd te overwegen of de expertise van de Indiase marine op het gebied van diepzeebergings kan worden ingezet om het wrak van de gezonken MSC ELSA 3 te inspecteren en vast te stellen of het milieu- of navigatierisico's met zich meebrengt. Een rechterlijk college bestaande uit rechter Raja Vijayaraghavan V en rechter KV Jayakumar droeg de plaatsvervangend procureur-generaal van India (ASGI) op om instructies in te winnen bij het Ministerie van Defensie over de vraag of de diensten van de marine kunnen worden gebruikt om de toestand van het wrak op de zeebodem te beoordelen en eventuele milieurisico's te evalueren. Het hof behandelde een reeks rechtszaken van algemeen belang met betrekking tot de milieu-, navigatie- en bestaansvraagstukken die voortvloeien uit de scheepsramp.

Tijdens de hoorzitting deelde de ASGI de rechtbank mee dat het Ministerie van Milieu, Bosbouw en Klimaatverandering, het Directoraat-Generaal Scheepvaart en andere centrale instanties een bijeenkomst hadden belegd om te overleggen over de milieuproblemen die in de eerdere voorlopige beschikking van de rechtbank aan de orde waren gesteld. Ook werd meegedeeld dat het Nationaal Instituut voor Oceanografie (NIO) naar verwachting vóór 30 juli zijn rapport zou indienen, waarna, indien nodig, een veldstudie zou kunnen worden uitgevoerd. De rechtbank benadrukte echter dat het wrak zelf geïnspecteerd moest worden. Er werd gevraagd of een instantie het wrak al fysiek op de zeebodem had onderzocht om de

toestand ervan en de omvang van eventuele schade vast te stellen. De zaak is aangehouden tot 11 augustus voor verdere behandeling. (Timsen, 15-7-2026).

ALMENUM (2), IMO 9017202 (NB-316), 7-2-1992 opgeleverd door Barkmeijer Stroobos B.V., Stroobos (262) als ALMENUM aan Rederij Almenum, Harlingen, in beheer bij B.V. Scheepvaartbedrijf "Poseidon" (Rienk, Rienk Michiel en Lambertus Jan Switynk). 1.391 GT. 2004 verkocht aan C.V. Vliehors Shipping, Harlingen, in beheer bij Kustvaart Harlingen B.V., herdoopt VLEHORS. 2005 verkocht aan Vestfrakt Shipping AS, vlag: Bahamas, Noorwegen, in beheer bij Fjord Shipping AS, 31-5-2005 te Harlingen overgedragen aan de nieuwe eigenaar en herdoopt WEST CARRIER. 25-6-2011 (e) in beheer bij Vaage Ship Management AS. 11-2011 (e) in beheer bij Lighthouse Ship Management AS en Vaage Ship Management AS. 3-11-2011 (e) in beheer bij Lighthouse Ship Management AS en Maritime Management AS, Leikanger. 6-2015 verkocht aan Bulk Shipping AS, thuishaven en vlag: Trondheim-Noorwegen, in beheer bij Grontvedt Shipping AS en Maritime Management AS, Leikanger, herdoopt BULK CARRIER. 6-2019 verkocht aan Grontvedt Shipping AS, vlag: Noorwegen (NIS), in beheer bij Grontvedt Shipping AS en Maritime Management AS, Leikanger. 28-11-2020 tijdens een reis van Randers naar Horsens, kort na vertrek uit de haven om 07:26 uur aan de grond gelopen in positie 56.34.49 NB en 010.16.23 OL, kort daarop vlot gebracht, de havenautoriteiten van Randers hielden het schip vast totdat een certificaat van zeewaardigheid was afgegeven, duikers voerden een onderwaterinspectie, 29-11-2020 zeewaardig bevonden en vertrokken naar Horsens. 2021 verkocht aan Black Sea Shipping & Marine Corp., 8-12-2021 vlag: Vanuatu (YJXE9), in beheer bij Sinop Shipping Corp., Tuzla, Istanbul, 8-12-2021 herdoopt SNP MOON. 11-2022 verkocht aan Aegean Sun Shipping Corp., Port Vila-Vanuatu (YJXE9), in beheer bij Sinop Shipping Corp., Tuzla, 11-11-2022 (F) herdoopt LAROZ. 10-4-2024 verkocht aan Maritime Overseas Ltd., Vanuatu (YJXE9), in beheer bij Sogdia Waters LLC-FZ, Dubai, United Arab Emirates, herdoopt S WATERS ONE. 20-3-2026 geïnspecteerd te Tuapse (Black Sea MoU) en aangehouden vanwege 28 gebreken, 24-3-2026 vrijgegeven. 14-7-2026 geïnspecteerd te Tekirdag, Turkije (Mediterranean MoU), 37 gebreken waarvan er 10 als ernstig werden beschouwd, 6 dagen vast gehouden, 20-7-2026 vertrokken naar Burgas.

AOKA MIZU, IMO 9190028 (NB-335), Floating Production/Storage/Offloading Units, 8-10-1998 te water bij Hitachi Zosen Corp., Ariake Works (1075), 9-1999 opgeleverd als AOKA MIZU aan Bluewater (New Hull) N.V., Willemstad-N.A. (PJEC) Tankbarge. 55.451 GT, 31.555 NT, 104.724 DWT. 241,29 (236,50) x 43,78 x 21,20 x 14,900 meter. 18 tanks, L 108.987 m3. 1999 opgelegd bij Sembawang Shipyard te Singapore. 2006-2008 gas processing, voortstuwing, Dynamic Positioning (DP) en accommodaties geïnstalleerd. 2008 ingezet op de Noordzee voor Nexen Petroleum UK Ltd. op het Ettrick Field. 2009-2016 gewerkt op Ettrick Field en Blackbird Fields op de Noordzee. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 4-9-2016 (e) opgelegd te Gdansk. 8-8-2017 gearriveerd op de Maasvlakte met de sleepboot SALVANGUARD, assistentie van de sleepboten RT ADRIAAN, SMIT CHEETAH, SMIT SEINE en SMIT HUDSON. 12-8-2017 met de sleepboot SALVANGUARD van de Maasvlakte naar Dubai, 29-9-2017 ETA te Dubai. 30-9-2017 te Dubai. 2017 te Dubai gedokt bij Dubai Drydocks World LLC om verbouwd te worden. 10-2018 verkocht aan Bluewater (Aoka Mizu) B.V., Curaçao, in beheer bij Bluewater Ettrick Production (UK) Ltd., Aberdeen, Bluewater Services UK Ltd. en Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp. 11-10-2018 van Dubai naar Suez, 30-10-2018 ETA te Suez. 12-11-2018 te Algaciras, Spanje. 11-2018 van Algaciras naar Rotterdam, 25-11-2018 ETA te Rotterdam. 17-11-2018 passage Faro (8,5 kn). 23-11-2018 ten anker bij Scheveningen. 30-11-2018 gearriveerd bij Damen Verolme Rotterdam B.V. te Rozenburg. 28-12-2018 vertrokken naar Aberdeen, 30-12-2018 ETA te Aberdeen. 30-12-2018 op locatie t.h.v. Montrose en Aberdeen. 31-12-2018 vertrokken naar zee, 3-1-2019 op Lancaster Field ten noorden van Schotland, 6-1-2019 naar Cromarty, Moray Firth. 15-1-2019 vertrokken naar locatie. 19-1-2019 van locatie naar Cromarty, Moray Firth. 28-1-2019 naar locatie. 30-1-2019 op Lancaster Field. Kreeg een contract met Hurricane Energy PLC voor werk op het Lancaster Field, ten westen van de Shetlands. 5-10-2023 in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp. 12-2025 de Noorse ingenieursspecialist Aragon heeft een front-end engineering and design (FEED) contract gekregen van Bluewater Energy Services om de AOKA MIZU FPSO opnieuw uit te zetten, die momenteel op de Britse Noordzee opereert. 6-2026 vlag: Marshall Islands (V7B3182).

ARKLOW RESOLVE, IMO 9287766 (NB-265), 31-10-2003 te water, 7-1-2004 opgeleverd door Barkmeijer Stroobos B.V., Stroobos (302) aan Invermore Shipping Ltd., Arklow-Ierland, in beheer bij Arklow Shipping Ltd. 2010 verkocht aan Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam, 12-4-2010 gearriveerd te Rotterdam en onder de Nederlandse vlag gebracht, roepsein PBZL, 12-4-2010 vertrokken van Rotterdam. 30-3-2011 tijdens een reis van Szczecin naar Cork bij Vordingborg, Denemarken aan de grond gelopen, poging vlot te komen mislukt, oliebestrijdingsvaartuig MARIE MILJØ stand-by, 31-3-2011 de sleepboot STORESUND vertrokken van Svendborg, 31-3-2011 met behulp van de sleepboot vlot gebracht en reis vervolgd. 15-8-2019 van Belfast naar Ipswich, geladen met 4.815 ton stenen. 17-8-2019 om 17:55 uur op 35 mijl van St. Annes Head, in positie 51.27.46.5 NB. en 005.55.30.8 WL, problemen met de tandwielkast en ten anker gegaan, 19-8-2019 om 5:15 uur de sleepboot CANNIS ter plaatse en vastgemaakt en naar Swansea gesleept, 19-8-2019 te Swansea. 12-2019 verkocht aan Wilson Shipowning AS, Bergen, Noorwegen, 17-1-2020 gearriveerd te Swansea. 21-1-2020 vlag Noorwegen, roepsein LAJV8, in beheer bij Wilson Eurocarriers AS, Bergen en Wilson Ship Management AS, Bergen, 21-1-2020 herdoopt WILSON PERTH. 7-2026 vlag: Bahamas (C6IY7).



ARROW, IMO 8609917 (NB-333), 16-2-1988 opgeleverd door Bodewes Scheepswerfen B.V., Hoogezand (554) als ARROW aan Kustvaartrederij "Arrow", Groningen, in beheer bij Beck's Scheepvaartkantoor B.V. 2.986 BRT. 16-2-2005 verkocht aan Favorite Shipping AS, Bergen, Noorwegen, vlag: Isle of Man, herdoopt FAVORITE ARROW. 2007 verkocht aan Favorite Arrow Shipping AS, Isle of Man. 5-2008 in beheer bij Beyaz Deniz Tasimaciligi ve Ticaret Ltd. Sirketi, Istanbul, 26-8-2008 (e) herdoopt ARROW. 24-3-2017 (mt) gearriveerd Tuzla, Turkije. 4-2017 verkocht aan Naz Shipping Ltd., 4-2017 (mt) thuishaven en vlag: Kingstown-St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B5557, in beheer bij Dekamar Shipping & Trading Co. Ltd., Mersin, Turkije, 4-2017 (mt) herdoopt SEVVAL. 23-4-2017 (mt) van Tuzla naar Gyali, Griekenland. 5-2019 vlag: Vanuatu (YJUK9). 9-2019 in beheer bij Dekamar Shipping & Trading Co. en HBC Mar Shipping & Trading Co. Ltd. (HBC Mar Denizcilik Uluslararası Nakliye Dis Ticaret Cimento Sanayi Ve Ticaret Ltd. Sti.). Mersin. 23-5-2022 in beheer bij HBC Mar Shipping & Trading Co. Ltd. (HBC Mar Denizcilik Uluslararası Nakliye Dis Ticaret Cimento Sanayi Ve Ticaret Ltd. Sti.), Mersin. 25-1-2025 in beheer bij DCC Denizcilik Sanayi. 10-2025 herdoopt HOPE. 8-3-2026 in beheer bij Joulia Shipping Ltd., Tripoli. 5-2026 (e) vlag: onbekend. 6-2026 (VF) vlag: Palau (T8A5540). (Foto: Bob van Raadt, 12-8-1998, Calandkanaal).

AVENIR AMBITION, IMO 1065576, Bunkering Tanker (LNG), 18.827 GT, 12.000 DWT, 21-7-2025 in aanbouw onder bouwnummer NANTONG CIMC SINOPACIFIC S1123, 30-11-2026 geplande oplevering aan Avenir LNG (U.K.) Ltd., London, vlag: Cayman Islands, in beheer bij Stolt-Nielsen Gas/ NYK Line.

AMBER A---, IMO 1065588, Bunkering Tanker (LNG), 18.827 GT, 12.000 DWT, 2025 in aanbouw onder bouwnummer NANTONG CIMC SINOPACIFIC S1124, 31-3-2027 geplande oplevering aan Avenir LNG (U.K.) Ltd., London, vlag: Cayman Islands, in beheer bij Stolt-Nielsen Gas/ NYK Line.

BALTICBORG, IMO 8817370 (NB-142), 26-2-1991 opgeleverd door B.V. Scheepswerf "Ferus Smit", Foxhol (257) als BALTICBORG aan C.V. Scheepvaartonderneming "Balticborg", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 1.999 BRT, 1.203 NRT, 3.030 DWT, 128 TEU. 1997 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Sympathy", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor G.E. de Jonge, Hellevoetsluis. 13-2-2003 verkocht aan Cavalier Shipping Int. Ltd., Cardiff, vlag: St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Charles (Willie) & Co. (Shipping) Ltd., Cardiff, herdoopt IVY. 20-2-2003 als IVY van Ridderkerk naar de Parkkade, 22-2-2003 vertrokken van Rotterdam, 27-10-2003 (e) ingebracht bij Ivy Shipping International Ltd., vlag: St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Charles (Willie) & Co. (Shipping) Ltd., Cardiff. 2005 verkocht aan Noatun Shipping Ltd., Riga, vlag: Malta, in beheer bij Aquarius Shipmanagement Co. LLC, Riga, 22-2-2005 gearriveerd te Ridderkerk, 28-2-2005 te Ridderkerk herdoopt FORSETI. 3-3-2005 vertrokken naar Riga. 2007 verkocht aan Roseburg Shipping Ltd., Antigua and Barbuda (V2PS2), in beheer bij Aquarius Shipmanagement Co. LLC, Riga, 17-12-2007 (e) herdoopt ROSEBURG. 21-3-2012 in beheer bij Sirius Shipman Company.

Defect vrachtschip naar Rotterdam gesleept

De ROSEBURG die op 5 maart 2019 vanuit Riga was vertrokken met bestemming Shoreham, volledig beladen met een lading hout inclusief deklading, kreeg ernstige motorproblemen die niet op zee konden worden verholpen. Laat in de middag van 10 maart werd een contract getekend tussen Landfall Marine Contractors en de eigenaren van het schip om het schip naar Rotterdam te slepen. De Nederlandse AHTS ISA (IMO: 9688879), die stand-by stond op de scheepswerf in Giessendam voor onderhoud, werd onmiddellijk gemobiliseerd en naar het schip in nood gebracht.

Alle benodigde zeebevestigingen werden op de ISA aangebracht terwijl er richting Hoek van Holland werd gevaren, aangezien er een noordwestelijke wind stond van 40-45 knopen met windstoten tot 50-55 knopen. Ook werd de benodigde uitrusting gereedgemaakt om zo snel mogelijk aan de ROSEBURG op het dek aan

te koppelen, zodat de bemanning van de ISA niet langer dan nodig in deze barre weersomstandigheden op het dek hoefde te blijven om aan het schip in nood te koppelen. De golven hadden een gemiddelde hoogte van 5 tot 6 meter op weg naar de locatie van het beschadigde schip, 72 kilometer ten noordwesten van Hoek van Holland. Op 11 maart bij zonsopgang arriveerde de sleepboot ter plaatse, ging in stand-by en hield de situatie nauwlettend in de gaten. Het weer en de zee waren de komende uren nog te ruw. De voorspellingen gaven aan dat de wind de komende uren zou afnemen. Halverwege de middag was er een tijdvenster voor een eerste poging om de sleepboot aan de ROSEBURG te koppelen, maar deze mislukte door de stormachtige omstandigheden. Direct daarna werd een tweede poging ondernomen, die wel succesvol was. Nadat de sleepverbinding was hersteld, begon de ROSEBURG haar anker te lichten. 30 minuten later was het konvooi onderweg naar Rotterdam. Op 12 maart om 06:30 uur lag de ROSEBURG veilig afgemeerd bij scheepswerf Keppel Verolme in de Botlek. Na de voltooiing van de reparaties vertrok ze op 23 maart om 2.30 uur 's nachts weer. Het schip arriveerde uiteindelijk op 24 maart om 13.30 uur in Shoreham met de lading hout. (Timsen, 19-3-2019).

19-4-2022 m.s. ROSEBURG in beheer bij Pegasus Shipmanagement SIA, Riga.

Aan de grond gezet bij Nyborg

De ROSEBURG liep op de middag van 22 juli 2026 aan de grond voor de kust van Nyborg op positie 55.18 NB en 010.49 OL, toen het de haven verliet op weg naar Halmstad. Het schip kwam gedeeltelijk vast te zitten op een rotsachtige bodem, maar er waren geen tekenen van vervuiling. De Deense autoriteiten wachtten op de eigenaar en de verzekeringsmaatschappij om een bergingsplan op te stellen. Op de ochtend van 23 juli kwam de sleepboot TYBRING (MMSI: 219006563) ter plaatse. De Deense defensie plaatste een milieuschip te Nyborg om de sleepoperatie te monitoren, die succesvol verliep. Het schip werd daarna afgemeerd te Nyborg. (Timsen, 23-7-2026).

BEAUTROPHY, IMO 9369306 (NB-281), Damen Freighter 7200, casco gebouwd bij ATVT Sundobudivniy Zavod Zaliv, Oekraïne, 11-5-2008 gearriveerd als DAMEN YN 9404 te Harlingen achter de Amerikaanse sleepboot ALOIS, afgebouwd bij Damen Bergum B.V. onder bouwnummer 9404, 10-10-2008 geplande oplevering aan de Korte Lijnbaan te Harlingen, 13-11-2008 proefvaart en opgeleverd aan Beautrophy B.V., Sneek, in beheer bij UniSea Shipping B.V., Sneek. Roepsein PBNR. 5.160 GT. 16-11-2008 (e) verkocht aan Segara B.V., Sneek, in beheer bij UniSea Shipping B.V., Sneek. 17-11-2008 tijdens een reis van Harlingen naar Antwerpen op de Westerschelde voor Terneuzen verward geraakt in de ketting van boei 18, later die dag vlot gebracht met behulp van de sleepboot HEMIKSEM. 19-9-2013 (e) in beheer bij UniSea Shipping B.V., Sneek en Focus Shipmanagement B.V., Sneek. 27-4-2016 thuishaven: Rotterdam, 27-4-2016 (e) in beheer bij Unisea Shipping B.V., Sneek, Vertom-Bojen Bereederungs G.m.b.H., Moormerland en Focus Shipmanagement B.V., Sneek. 26-3-2021 akte oprichting van Vertom Beauforce B.V. en bestuurder Vertom Scheepsparticipaties B.V. in functie getreden, 15-4-2021 de naam gewijzigd in Vertom Beautrident B.V. 6-5-2021 verkocht aan Vertom Beautrident B.V., Rhoon, thuishaven: Rotterdam, in beheer bij Vertom UCS Holding B.V. en Vertom Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G. 6-2021 vlag: Luxemburg (LXIR), 7-6-2021 te Singapore. 8-6-2021 te Singapore herdoopt BEAUTRIDENT. 24-6-2026 verkocht aan R&M HG Wave Inc. & NSK Shipping Inc., vlag: Portugal (Madeira) (CQ2388), in beheer bij Vertom Beautrident B.V., Rhoon en Vertom Bereederungs GmbH & Co. K.G., Moormerland.



BELMA, IMO 9289491, Crude Oil Tanker, VLCC, 161.387 GT, 111.977 NT, 299.988 DWT, 15-9-2005 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd., Geoje als AQUARIUS VOYAGER aan Lightstream Marine Corp., Griekenland, in beheer bij Maran Tankers Management Inc. en Chevron Transport Corp. Ltd. 330 x 60 meter. 43.020 kW, MAN-B&W 6S90MC-C. 10-1-2006 in beheer bij Maran Tankers Management Inc. en Chevron Shipping Co. LLC. 14-6-2019 in beheer bij Maran Tankers Management Inc., 6-2019 herdoopt MARAN AQUARIUS. 2-2-2023 verkocht aan Leonor Bawa Inc., Panama, in beheer bij Max Maritime Solutions FZE, Sharjah, 2-2023 herdoopt LEONOR. 5-2024 vlag: Cook Islands. 5-2024 herdoopt BENDIGO. 8-2024 vlag: Barbados. 12-2024 vlag: Curaçao (FALSE) (PJE5), 12-2024 herdoopt BELMA. 28-1-2025 verkocht aan Max Maritime Solutions FZE., Sharjah, vlag: Curaçao

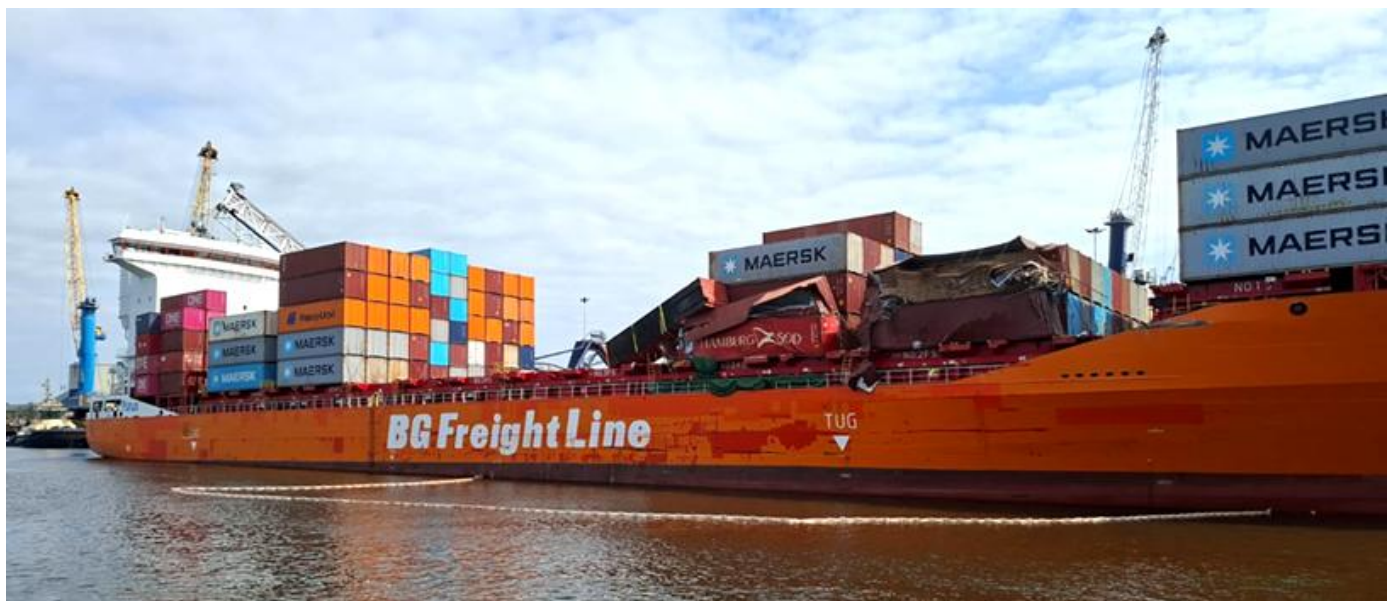
(FALSE) (PJE5). 18-6-2026 van Singapore naar Kaz, 16-7-2026 ETA te Kaz. 15-7-2026 nadat de BELMA meerdere waarschuwingen negeerde, getroffen door raketten in een Amerikaanse militaire actie van CENTCOM. (Foto MARAN AQUARIUS: Nektarios Papadakis, 11-8-2022, Piraeus Roads).

Hellfire-raketten hebben een tanker op weg naar Kharg Island uitgeschakeld

Op 15 juli 2026 hebben Amerikaanse troepen de zeeblokkade tegen Iran gehandhaafd door de onbeladen tanker BELMA tot zinken te brengen. Het schip probeerde een Iraanse haven in de Perzische Golf te bereiken. Troepen van het Amerikaanse Centraal Commando (CENTCOM) observeerden de tanker tijdens de doorvaart door internationale wateren op weg naar het eiland Kharg. Het schip negeerde meerdere waarschuwingen en probeerde de Amerikaanse blokkade te doorbreken. Een Amerikaans vliegtuig bracht het schip tot zinken door Hellfire-raketten in de schoorsteen te schieten.

De Amerikaanse strijdkrachten hervatten op 14 juli om 16.00 uur de zeeblokkade tegen schepen die van en naar Iraanse havens en kustgebieden varen. Tijdens de eerste 24 uur van de handhaving heeft het CENTCOM twee commerciële schepen die zich aan de regels hielden, omgeleid en één schip dat zich niet aan de regels hield, buiten werking gesteld. (Timsen, 16-7-2026).

BG ORANJE, IMO 9964637 (NB-319), Container Ship, 18.292 GT, 20.212 DWT, 1400 TEU, 28-9-2022 eerste staal gesneden, 12-12-2023 kiel gelegd, 28-4-2024 te water, 15-7-2024 opgeleverd door Penglai Zhongbai Jinglu Ship Industry Co. Ltd. (JL0286(C)) als BG ORANJE aan Great Purus Three Ltd., Portugal (Madeira) (CRYD), in beheer bij Nordic Hamburg Shipping NHS GmbH, Hamburg, in charter bij B.G. Freight Line B.V., Poortugaal.



Portaalkraan op containerschip

Op 19 juli 2026 om 13.02 uur botste het installatieschip voor windturbines WIND ORCA (IMO 9601326), tijdens het verlaten van de ligplaats bij de offshore windturbinefaciliteit in Tyne, ten oosten van Newcastle, tegen het aangemeerde schip BG ORANJE. Hierdoor stortte een portaalkraan op het containerschip in. De giek van de kraan kwam terecht op het accommodatie van het schip, waardoor diverse containers verschoven. Een grootschalige noodoperatie werd op touw gezet met politie, brandweer, drie ambulances, teams voor gevaarlijke situaties en een traumahelikopter. Eén persoon raakte gewond en werd naar het Royal Victoria Infirmary gebracht. De verwondingen werden niet als levensbedreigend beschouwd. De North East Ambulance Service stuurde drie ambulances, twee medisch teamleiders en drie HART-voertuigen (Hazardous Area Response Team) naar de haven. Een HART-voertuig bleef ter plaatse om de brandweer te ondersteunen en de Great North Air Ambulance Service verleende ook assistentie aan de medische hulpverleners. Daarnaast werd een traumahelikopter naar de haven gestuurd.

De WIND ORCA keerde na het incident terug naar de Tyne Renewables Quay, terwijl de BG ORANJE op 20 juli nog steeds in de containerterminal van de haven lag. De haven van Tyne heeft een onderzoek ingesteld. (Timsen, 20-7-2026. Foto: Port of Tyne / Ambipar, 22-7-2026).

Complexe bergingsoperatie na aanvaring

De drijvende kraan MATADOR 3 (IMO: 9272137) van Bonn & Mees vertrok op 27 juli van Rotterdam naar de Tyne om de omgekantelde kadekraan te bergen. Deze was ingestort toen het vertrekkende schip WIND ORCA in botsing kwam met het aangemeerde containerschip m/v BG ORANGE. De verwachte aankomsttijd was 29 juli. De bergingsoperatie zou naar verwachting gecompliceerd worden, omdat de kraan verstrikt was geraakt in de giek van het schip. Het gebied rond het schip werd dagenlang afgesloten. De omgekantelde containerkraan raakte zwaar beschadigd, evenals een aantal containers op de BG ORANGE. Miljoenen nurdles stroomden uit twee gescheurde containers de zee in. Sindsdien spoelen ze aan op stranden in de omgeving. De havenautoriteiten plaatsten een afzetting rond het schip om verdere

verspreiding te voorkomen en een opruimactie werd gestart. Het bedrijf Resolve Marine werd gecontracteerd voor de complexe bergingsoperatie. De giek van de kraan moet in stukken worden gezaagd om deze van het schip te kunnen verwijderen. Hebo/Bonn & Mees is ingeschakeld om te helpen bij deze laatste taak. (Timsen, 28-7-2026).

Ingestorte giek verwijderd

Bergingsploegen hebben de giek van de ingestorte STS-kraan van de BG ORANGE getild, terwijl de bergingswerkzaamheden in de haven van Tyne werden voortgezet.

De kraanarm lag al sinds de aanvaring van het offshore ondersteuningsschip WIND ORCA met de aangemeerde BG ORANGE, waardoor de kraan instortte, dwars over het schip. Resolve Marine werd aangesteld om de complexe bergingsoperatie uit te voeren, waarbij de kraanarm in secties werd gezaagd voordat deze van het containerschip werd verwijderd.

Met behulp van de drijvende kraan MATADOR 3, die wordt beheerd door Bonn & Mees en die op 29 juli in de haven aankwam, hebben bergingsploegen de giek van het schip getild en vervolgens losgekoppeld van de hoofdkraanconstructie, aldus de haven van Tyne in een update. De giek werd vervolgens naar de kade gebracht, waar deze in kleinere stukken zal worden gezaagd.

Nadat de laadarm was verwijderd, werd de BG ORANGE naar de rivier de Tyne verplaatst, gedraaid en opnieuw afgemeerd met de beschadigde zijde langs de kade, zodat inspecteurs de omvang van de schade konden vaststellen. Vijf beschadigde containers werden ook verwijderd als onderdeel van de lopende bergingsoperatie.

De operatie duurde ruim 10 uur en was het resultaat van uitgebreide planning in overleg met bergingsdeskundigen en de eigenaren van het schip. (Timsen, 31-7-2026).

BELMONTE, IMO 9273612 (NB-277), 4-7-2003 kiel gelegd, 28-9-2003 te water gelaten, 24-3-2004 opgeleverd Jiangnan Shipbuilding (Group) Ltd. (H2294) als BELMONTE aan Belmonte Shipping N.V., 2004 thuishaven: Willemstad-N.A., roepsein PJIC, in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg, bulkcarrier, 40.160 GT, 14-4-2005 (e) verkocht aan Onil Shipping Co. Ltd., thuishaven en vlag: Valletta-Malta, in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), 24-5-2006 (e) herdoopt PADRE. 2011 (e) in beheer bij TMS Bulkers Ltd. 24-2-2012 (e) verkocht aan Hai Kuo Shipping 1116 Ltd., Hong Kong, China, roepsein VRKD6, in beheer bij Cosco Shipping Qingdao Co. Ltd. en Lianyungang Ocean Shipping Co., 24-2-2012 (m) herdoopt HAI JI. 28-11-2012 in beheer bij Cosco Shipping Qingdao Co. Ltd. en Cosco Shipping Qingdao Co. Ltd. 15-1-2019 in beheer bij Cosco Shipping Qingdao Co. Ltd. en Cosco Shipping Bulk Co. Ltd. 11-1-2021 verkocht aan JR Marine Pte. Ltd., Singapore, vlag: Panama, roepsein 3EZV6, in beheer bij JR Marine Pte. Ltd., Singapore en Jierui Shipping Co. Ltd., Qingdao, Shandong, China, herdoopt JIAN XIANG. 6-2026 vlag: Vanuatu (YJSK2).

BLEO HOLM, MO 8763452 (NB-336), Offshore Processing Ship, 28-11-1996 kiel gelegd, 1997 te water gelaten bij Hitachi Zosen Ariake Works, Nagasu (1072), 1997 afgebouwd bij U.I.E. Scotland Ltd., Clydebank, 31-5-1997 opgeleverd als BLEO HOLM aan Bluewater Engineering N.V., Willemstad-N.A. (PJAI). 55.412 GT, 119.000 DWT, 241,98 (232,00) x 42,03 x 21,20 x 14.880 meter, 14 tanks. 1998 verbouwd tot opslagtankschip voor offshore installaties. 4-1999 gemeten: 59.248 GT, 31.502 NT, 119.000 DWT. 1999 werkzaam op UKCS Block 13/28a op de Blake en Ross Fields, op ca. 62,5 mijl ten noordoosten van Aberdeen. 2000 verkocht aan Bluewater Bleo Holm N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Bluewater Engineering B.V. 15-11-2005 in beheer bij Repsol Sinopec Resources U.K. en Bluewater Engineering B.V. 10-10-2020 vlag: Curaçao (PJAI). 6-2024 bekend gemaakt door Repsol Sinopec Resources UK Limited, JV-partner RockRose Energy en Bluewater (Floating Production) Limited dat de verlenging van het Bare-boat Charter voor de BLEO HOLM FPSO is verlengd. De contractperiode liep tot 31 december 2024, daarna kon Repsol Sinopec verdere verlengingen van telkens één jaar afsluiten. 8-1-2026 de politie heeft de dood bevestigd van een 44-jarige man op de BLEO HOLM tussen Kerstmis 2025 en oudejaarsavond. De Schotse politie onderzoekt de zaak en de Health and Safety Executive is op 5 januari 2026 op de hoogte gesteld van de situatie. 6-2026 vlag: Marshall Islands (V7B3244)

BRO GENIUS, IMO 9263605 (NB-192), 28-11-2001 besteld, 10-5-2003 gedoopt BRO GENIUS door mevr. Maria Rasetorp en te water gelaten, 13-6-2003 gearriveerd te Delfzijl gesleept door de sleepboten WATERGEUS en GRUNO II, 16-6-2003 technische proefvaart, 17-6-2003 technische proefvaart, 4-7-2003 te Delfzijl opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek (341) aan C.V. Scheepvaartonderneming "Bro Genius", Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V., Delfzijl, roepsein PBKM, Nederlandse investeerders 50%, Broström Tankers AB 25% en Erik Thun AB 25%, 4.107 GT, 2.136 NT, 7.559 DWT, 114,66 (111,30) x 15,00 x 9,30 x 6,750 meter, 9 ladingtanks, 8.229,9 m³, 9 ladingpompen, 2.412 m³/uur, 233 m³ bunkers, 12 kn., 3.302 EPK, 2.430 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 350, 720 omw/min., vertraagd naar 183 omw/min., Wärtsilä 6R32LNE, Wärtsilä NSD Corporation, Vaasa NE-02, de 1e reis ging van Gothenborg naar Helsingborg. 7-2003 verkocht aan Bro Genius Rederij, Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V. en Broström Tankers AB. 2013 verkocht aan Thun Tankers B.V., Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V. en Erik Thun AB, Lidköping, 25-1-2013 aan de Volendamkade te IJmuiden herdoopt THUN GENIUS.



7-2026 verkocht aan Ecogenius Shipping S.A., 7-2026 vlag: Malta, roepsein 9HA6622, in beheer bij Sera Shipping Co., Piraeus, en Aegean Shipping Enterprises MC, Piraeus, 7-2026 herdoopt ECOGENIUS. (Foto: Marcel Coster, 23-1-2013, IJmondhaven).



CALA PEVERO, IMO 8705670 (NB-125), Refrigerated Cargo Ship, 8.962 GT, 3.843 NT, 6.704 DWT, 88 TEU, 9-3-1987 kiel gelegd, 1-1992 opgeleverd door Fincantieri C N Italiana S.p.A., Ancona (5862) als CALA PEVERO aan Cosiarma S.p.A., Naples, vlag: Cyprus (P3CO4), in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd., Limassol voor Fruttital Distribuzione S.r.L (GF Group S.p.A., Orsero). 29-3-1999 verkocht aan Pevero Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A. (PJBX), in beheer bij Dammers Shipmanagement N.V. voor Fruttital Distribuzione S.r.L. 2006 verkocht aan Monaci Shipping N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij London Ship Managers Ltd., Londen voor DNG De Nadai Group S.p.A. 10-10-2010 vlag Curaçao. 5-11-2022 in beheer bij Norse/Phil Marine Services Corp., Manilla. 29-7-2026 vlag: Belize (V3UE). (Verliet als laatste schip de vlag van Curaçao). (Foto: Carlo Martinelli, 2-7-1995, Genua).

CALA PIANA, IMO 8705656 (NB-125), Refrigerated Cargo Ship, 9.008 GT, 3.866 NT, 6.687 DWT, 84 TEU, 10-6-1992 opgeleverd door Nuovi Cantieri Apuania S.p.A., Marina di Carrara (1854) als CALA PIANA aan Cosiarma S.p.A., Naples, vlag: Cyprus (P3YY4), in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd., Limassol voor Fruttital Distribuzione S.r.L en Seatrade Groningen B.V. 7-1999 verkocht aan Piana Shipping Co.

N.V., Willemstad-N.A. (PJBW), in beheer bij Dammers Shipmanagement N.V. voor voor Fruttital Distribuzione S.r.L en Seatrade Groningen B.V. 30-1-2006 verkocht aan verkocht aan Marino Shipping N.V., Willemstad-N.A. (PJBW), in beheer bij London Ship Managers Ltd., Londen voor DNG De Nadai Group S.p.A. 10-10-2010 vlag Curaçao. 28-11-2022 in beheer bij Norse/Phil Marine Services Corp., Manilla. 7-2026 vlag: Belize (V3UO).

CALA PICCOLA, IMO 8705668 (NB-125), Refrigerated Cargo Ship, 8.984 GT, 3.843 NT, 6.703 DWT, 4-3-1987 kiel gelegd, 1-6-1991 te water, 14-11-1991 opgeleverd door Fincantieri C.N. Italiana S.p.A., Livorno (5855) als CALA PICCOLA aan Cosiarma S.p.A., Naples-Italië (ICXP), in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd. en Seatrade Groningen B.V. 1993 vlag: Cyprus (P3YW4). 12-7-1999 verkocht aan Piccola Shipping Company N.V., Willemstad-N.A. (PJBZ), in beheer bij Dammers Shipmanagement N.V., Willemstad, N.A. en Seatrade Groningen B.V. 2-2006 verkocht aan Madonna Shipping N.V., Willemstad-N.A. (PJBZ), in beheer bij London Ship Managers Ltd., Londen en Seatrade Groningen B.V. voor DNG De Nadai Group S.p.A. 10-10-2010 vlag Curaçao. 1-2022 in beheer bij Norse/Phil Marine Services Corp. 16-7-2026 verkocht aan Alkhudair Express Shipping Co., Mersin, Turkije, 7-2026 vlag: St. Kitts & Nevis (V4PF7), 7-2026 herdoopt ALKHUDDAI EXPRESS.

CALA PORTESE, IMO 8705682 (NB-125), Refrigerated Cargo Ship, 8962 GT, 3.843 NT, 6.708 DWT, 4-1990 opgeleverd door Fincantieri C.N. Italiana S.p.A., Ancona (5863) als CALA PORTESE aan Cosiarma S.p.A., Naples, vlag: Cyprus (P3DL4), in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd., Limassol voor Fruttital Distribuzione S.r.L. 5-4-1999 verkocht aan Portese Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A. (PJBZ), in beheer bij Dammers Shipmanagement N.V. voor Fruttital Distribuzione S.r.L. 19-1-2006 verkocht aan Mondica Shipping N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij London Ship Managers Ltd., Londen. 10-10-2010 vlag Curaçao. 18-11-2022 in beheer bij Norse/Phil Marine Services Corp., Manilla. 7-2026 vlag: Belize (V3US2).

CANOPUS, IMO 7900091, 5-12-1979 te water, 12-1979 opgeleverd door Elsfløther Werft, Elsfløth (400) als CANOPUS Rohden Schiffahrts GmbH & Co. K.G., West-Duitsland. 999 BRT, 2.507 DWT. 19-- tot 1994 in charter bij Geest North Sea Line B.V. 1994 vlag: Cyprus, 1994 herdoopt CANOPUS I. 2000 verkocht aan Hansel Schiffahrts GmbH K.G., Antigua and Barbuda, herdoopt NADINE. 2002 verkocht aan OU Giltvar Baltic, Estland, 20-11-2002 in beheer bij Euro-Baltic Shipping Services, herdoopt OPUS. 16-11-2005 in beheer bij Seatrade Services OU. 7-2006 vlag: Antigua and Barbuda. 6-2-2012 in beheer bij Arados Shipping Co. S.r.l., 2-2012 herdoopt SIBEL J. 9-2024 herdoopt OMORFI. 6-2002 meting 2.862 GT, 3.128 DWT. 18-10-2016 verkocht aan Karina Shipping Ltd., Antigua and Barbuda. 13-9-2024 verkocht aan Omorfi Shipping Co. Ltd., Mersin, vlag: Tanzania. 27-3-2026 geïnspecteerd te Kocaeli, Turkije (Mediterranean MoU), 10 gebreken, 4 dagen aangehouden. 4-5-2026 geïnspecteerd te Tulcea (Black Sea MoU), 23 gebreken. 6-2026 vlag: St. Kitts and Nevis (V4OG7).

Kok overleden bij een droneaanval

Het schip OMORFI werd op 20 juli 2026 aangemeerd in de Russische haven van Novorossiysk aangevallen door een Oekraïense drone. Volgens berichten raakte de kapitein gewond en kwam de Indiase chef-kok om het leven. De bemanning bestond uit zowel Syrische als Indiase zeelieden. (Timsen, 21-7-2026).

CONCA, IMO 8801620 (NB-251), 25-3-1989 te water gelaten als CONCA voor Mascotte Shipping Inc., Panama, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, 31-5-1989 opgeleverd door Miho Zosensho K.K., Shimizu (1333) als INNOKENTY KOCHNEV aan Far-Eastern Shipping Co., Rusland, vlag: U.S.S.R. 6.030 BRT, 3.602 NRT, 9.594 DWT. 14 kn. 6.000 EPK. 1990 verkocht aan Innokenty Kochnev Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Black Sea Shipping Co., Odessa. 1993 in beheer bij Unicom Management Services (Cyprus) Ltd., 1993 herdoopt KOCHNEV. 19-12-2002 in beheer bij SCF Management Services Cyprus Ltd. 26-2-2010 verkocht aan Gerlia Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij SCF Management Services Cyprus Ltd. en Euroafrica Shipping Line Company Limited, Szczecin, 2010 herdoopt ONYX. 17-1-2014 verkocht aan Adella Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij SCF Management Services Cyprus Ltd. en Euroafrica Shipping Line Company Limited, Szczecin. 6-4-2016 SCF Management Services Dubai en Euroafrica Shipping Line Company Limited, Szczecin. 18-11-2016 verkocht aan Rukia Maritime Services Ltd., Comoros, in beheer bij Cedar Marine Services S.A.L., 11-2016 herdoopt RUKIA 1. 25-7-2018 (e) verkocht aan Moody Shipping Inc., Monrovia, Liberia, vlag: Comoros, 25-7-2018 herdoopt GOLDEN ROSE. 24-7-2019 in beheer bij Elkashawy Group Shipping Co., Damietta, Egypte. 2-2024 vlag: St. Kitts and Nevis (V4TE5). (Foto: Ruud en Marcel Coster, 25-2-2008, IJmuiden).



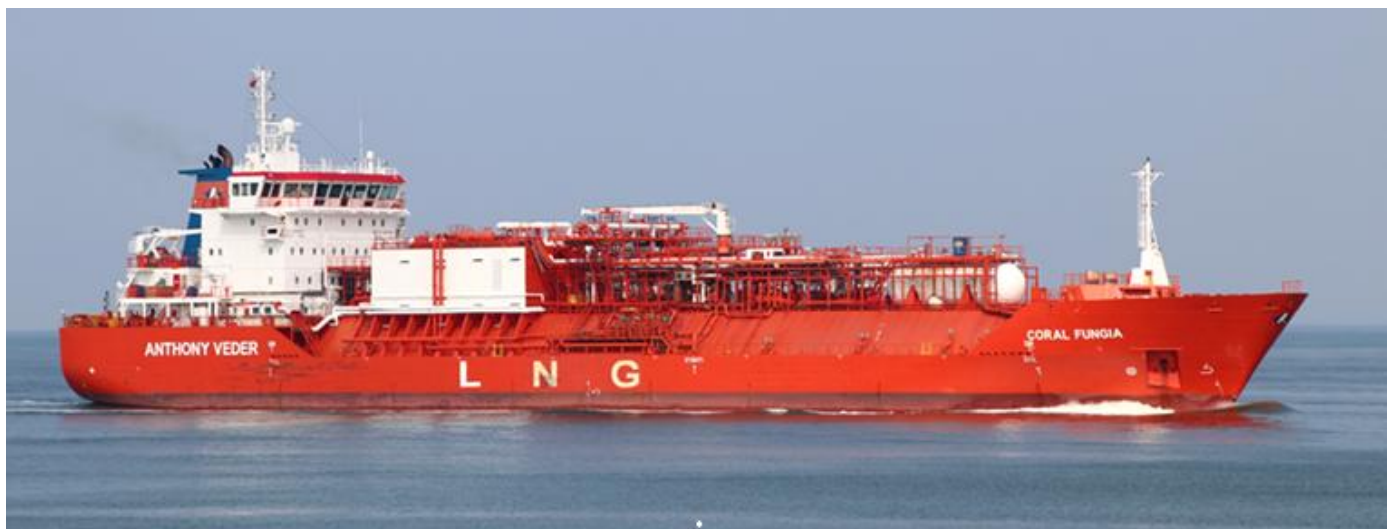


Schip geraakt door Russische drone

De GOLDEN ROSE werd in brand gestoken door een Russische drone-aanval nadat het schip in de nacht van 21 juli 2026 de haven van Chornomorsk verliet op positie 45.59 NB en 030.48 OL en onmiddellijke hulp nodig had. De bemanning, waaronder een Syrische kapitein en Egyptische matrozen, was naar het voordek gevlucht. Het projectiel trof de schoorsteen en zette het accommodatieblok en de brug in brand. De vlammen verspreidden zich vervolgens over meerdere dekken en woedden oncontroleerbaar.

De bemanning werd veilig geëvacueerd door de Maritieme Garde van de Oekraïense Staatsgrenswacht. De brandende bulkcarrier werd gedetecteerd door technische bewakingssystemen, waarna patrouilleboten van de Maritieme Garde onmiddellijk naar de locatie werden gestuurd.

De reddingsoperatie werd uitgevoerd onder gevaarlijke nachtelijke omstandigheden en te midden van de aanhoudende dreiging van verdere Russische drone- en raketaanvallen. Ondanks de risico's slaagden Oekraïense grenswachten erin hun patrouilleboten naast het beschadigde schip te brengen en alle 16 bemanningsleden te evacueren. (Timsen, 23-7-2026).



CORAL FUNGIA, IMO 9378292 (NB-258), LNG/LPG Tanker, 15-3-2006 contract, 18-1-2009 kiel gelegd, 15-5-2010 te water gelaten, 1-1-2011 opgeleverd door Taizhou Wuzhou Ship Industry Company Ltd. (WZL0603) als NORGAS INVENTION aan Singco Gas Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V8220, in beheer bij Norgas Carriers AS, Oslo en I.M. Skaugen Marine Services Pte. Ltd., Singapore. 10.105 GT, 3.032 NT, 10.4461, DWT. 137,01 (127,16) x 19,83 x 11,50 x 8,300 meter. 4.758 KW, MaK 7M43C. 26-9-2013 (e) verkocht aan Somargas II Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Norgas Carriers AS en I.M. Skaugen Marine Services Pte. Ltd., Singapore. 9-3-2015 (e) in beheer bij Norgas Carriers Pte. Ltd., Singapore en I.M. Skaugen Marine Services Pte. Ltd., Singapore. 29-9-2018 (e) in beheer bij Somargas II Pte. Ltd., Singapore en OSM Tanker Management Pte. Ltd., Singapore. 15-10-2018 (mt) gearriveerd op het ankergebied

Singapore. 25-2-2019 opgericht Coral Fungia Shipping B.V. te Rotterdam, 27-2-2019 bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 74105574. 26-3-2019 te Singapore. 27-3-2019 verkocht aan Coral Fungia Shipping B.V., 29-3-2019 (vt) thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5SB8, in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V., Rotterdam, herdoopt CORAL FUNGIA. (Foto: Paul Gerdes, 18-9-2021, Maasmond).

Gastanker in aanvaring op de Schelde.

De tanker CORAL FUNGIA, onderweg van Rafnes, is op 28 juli 2026 rond 18.00 uur op de Schelde voor de Van Cauwelaertsluis in aanvaring gekomen met het Nederlandse binnenvaartschip BLUE (ENI 02314212, MMSI: 244620902), onderweg van Merksem, nabij boei 103 in de aanloop naar het sluiscomplex. De tanker liep twee deuken en een scheur op, ruim boven de waterlijn. Omdat er geen gevaar was voor de lading of de veiligheid, mocht de tanker zijn reis vervolgen. De BLUE mocht haar lading lossen in het Vrasene-dok in de Waaslandhaven in Antwerpen, maar voer daarna door naar de scheepswerf voor reparatie. De CORAL FUNGIA meerde af in de Schelde bij Zwijndrecht. De omstandigheden van de aanvaring worden onderzocht. (Timsen, 30-7-2026).



CY FRONTIER, IMO 1096563 (NB-337), Heavy Load Carrier, 24.853 GT, 25.956 DWT, 13-10-2025 kiel gelegd onder bouwnummer JINGJIANG NANYANG NY030, 15-2-2026 te water gelaten, 28-6-2026 gedoopt CY FRONTIER door Jenny Jung, 29-6-2026 opgeleverd aan Chung Yang Shipping Co. Ltd., Busan, thuishaven en vlag: Jeju-Zuid-Korea (DSOZ), in beheer bij BigLift Shipping B.V., Amsterdam en CY Shipping. 12-6-2026 van Taicang Anch., China, 14-7-2026 te Zhangjiagang, China, daar 12 casco van binnenvaartscgepen geladen voor rekening van Rensen-Driessen Shipbuilding B.V. 24-7-2026 van Zhangjiagang, China naar Yeosu, Zuid-Korea, 31-7-2026 te Yeosu om twee constructies van 450 ton te laden met bestemming Cadiz. 9-2026 ETA te Rotterdam. (Foto: BigLift).

DANIËL, IMO 9148104 (NB-333), 1996 opgeleverd door Scheepswerf & Reparatiebedrijf Harlingen B.V., Harlingen (201) als DANIËL aan C.V. Rederij "Daniël", Delfzijl, in beheer bij Poseidon Chartering B.V. 2005 in beheer bij VF Shipping B.V., Delfzijl. 23-3-2006 gearriveerd te Delfzijl voor een dokbeurt, daarna overgedragen aan C.V. H.J. Steenbergen Scheepvaart, 's-Gravendeel, in beheer bij EP Shipping & Trading B.V., Rockanje, 23-3-2006 herdoopt HOLLAND. 2008 door bemiddeling van Dick van der Kamp Shipsales B.V. verkocht aan Fehn Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Ems Majestic", vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2DI5, in beheer bij Fehn Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 2-2008 bij Scheepswerf van Brink overgedragen, 11-2-2008 herdoopt EMS MAJESTIC. 4-12-2015 vertrokken van Rotterdam naar Saint Malo met een lading graan, 6-12-2015 ten zuiden Eastbourne op Het Engels Kanaal lekkage opgelopen in de machinekamer, om 19:09 uur een noodoproep gedaan, van de 7 bemanningsleden zijn er 4 van boord gehaald met twee SAR rescue helikopters, de sleepboot THOR FRIGG (IMO 9679048) vertrok van Portsmouth (UK) en de ABEILLE LANGUEDOC van Boulogne-sur-Mer. De Nederlandse tanker STELLA POLARIS, onderweg van Zelzate naar Hamilton, Canada, was gedurende de redding stand-by. 7-12-2015 om 07:15 vastgemaakt door de sleepboot WYEFORCE en naar Southampton gesleept, 7-12-2015 afgemeerd te Southampton voor reparatie. 8-6-2017 te Rotterdam. 2017 verkocht aan Mercy Shipping Ltd., St. John's-Antigua Barbuda (V2DI5), in beheer bij Trim Denizcilik ve Gemi Isletmeciligi Ltd. Sti., Istanbul, 10-6-2017 (v) herdoopt MERCY. 18-6-2017 vertrokken van Rotterdam naar Antwerpen. 21-6-2017 vertrokken van Terneuzen naar Ravenna. 24-3-2020 in beheer bij Glory Denizcilik ve Gemi Isletmeciligi Ltd. Sti. 28-8-2023 in beheer Frieden Shipping G.m.b.H., Dorsten. 26-9-2025 verkocht aan

Neva Shipping Corp., Palau (T8A5383), in beheer bij AGN Uluslararası Tasimacilik AS, Tuzla, Istanbul, 24-9-2025 te Tuzla herdoopt AGN RAGNAR.

Vrachtschip geraakt door Russische drone

De AGN RAGNAR, met acht personen aan boord, die in oktober 2025 was toegevoegd aan de vloot van het in Istanbul gevestigde AGN Ship Management, werd op 25 juli 2026 geraakt door een Russische drone tijdens het verlaten van de haven van Sulina. Er brak brand uit aan boord, waardoor aanzienlijke schade werd toegebracht aan het accommodatiegedeelte en de brug. De bemanning werd geëvacueerd. (Timsen, 25-7-2026).

Reddingsschip ARSVOM betrokken bij zoektocht naar vermiste zeevarenden

Het reddingsschip 'SAR Apollo' van het Roemeense Agentschap voor Maritieme Redding (ARSVOM) is ingezet voor de zoektocht naar de twee zeelieden Ram Dubay en Deebak Kumar Gupta, die op 26 juli om 10:27 uur overboord vielen van de AGN RAGNAR in de omgeving van Sulina. De reddingsdienst van de Roemeense marine meldde dat ze inmiddels gered waren. Het vrachtschip was aangevallen en verlaten tijdens de reis naar de haven van Galați. De zoek- en reddingsoperatie werd op 27 juli voortgezet.

Onlangs was het SAR-schip betrokken bij de evacuatie van de LPG-tanker GAS LISBON (IMO: 9267974) nadat deze beschadigd was geraakt door een droneaanval, en verleende het assistentie aan het vrachtschip CHRISTINA B (IMO: 9304162).

De Indiase ambassade in Oekraïne volgde de situatie nauwlettend, aangezien er vier Indiase bemanningsleden aan boord van het schip waren. Slechts twee van hen bleken ongedeerd te zijn, terwijl er nog geen informatie was over de andere twee. De ambassade stond voortdurend in contact met de bevoegde autoriteiten. (Timsen, 28-7-2026).

Indiër nog steeds vermist

Een Indiase matroos wordt vermist na de droneaanval op de 'Agn Ragnar'. Ram Chandra was onlangs bij de koopvaardij gaan werken en was bezig aan zijn tweede buitenlandse missie, die in september 2025 zou beginnen.

Ondanks reddingspogingen en herhaalde oproepen aan de autoriteiten is er sinds de aanval op 25 juli geen enkel teken van leven van de jonge matroos.

Ram Chandra, een inwoner van het dorp Nibi Kala in Jhunsi, Prayagraj, is de jongste zoon van de gepensioneerde militair Ramesh Chandra Dubey. Hij was onlangs bij de koopvaardij gegaan en was bezig aan zijn tweede buitenlandse missie, nadat hij in september vorig jaar was vertrokken. Hij sprak voor het laatst met zijn moeder, Kalpana Dubey, in de nacht van 24 juli. Tijdens dat gesprek vertelde hij haar dat zijn schip vanuit Oekraïne was vertrokken. Toen de aanval zich voltrok, sprongen de Indiase matrozen in zee in een poging te ontsnappen. Oekraïense reddingsteams startten onmiddellijk een zoekactie en slaagden erin twee van de Indiase bemanningsleden te redden. (Timsen, 31-7-2026).

DUTCH SPIRIT, IMO 9112870 (NB-301), 30-5-1995 kiel gelegd, 25-11-1995 te water gelaten, 16-2-1996 opgeleverd door Verolme Scheepswerf Heusden B.V. (1025) als DUTCH SPIRIT aan M.T.S. Dutch Spirit B.V., Dordrecht, roepsein PDTO, in beheer bij Gebr. Broere B.V. 18-2-1996 vertrokken van Rotterdam op de 1e reis. 3.419 GT. 1.650 m3. 4.079 EPK, 3.000 kW, M.A.K. M32, Krupp-MaK Maschinenbau G.m.b.H., Kiel, 14,75 kn. 1998 verkocht aan Scilia B.V., Dordrecht, in beheer bij Gebr. Broere B.V. 1-1-2000 in beheer bij Vopak Chemical Tankers B.V., Dordrecht. 2004 in beheer bij Broere Shipping B.V., Dordrecht. 6-2008 in beheer bij Essberger Tankers (John T. Essberger B.V.), Dordrecht. 22-11-2016 te Antwerpen overgedragen aan Dutch Spirit Tankreederei G.m.b.H. & Co. K.G., Dordrecht, in beheer bij Essberger Tankers (John T. Essberger B.V.), Dordrecht. 31-12-2016 het kantoor te Dordrecht gesloten, in beheer bij John T. Essberger G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 30-12-2022 vanaf Sines te Livorno. 1-2023 verkocht. 3-1-2023 van For sur Mer naar Napels, 3-1-2023 te Napels. 5-1-2023 van Napels naar Tuzla, 9-1-2023 (vt) aankomst te Tuzla, Turkije. 17-1-2023 overgedragen aan Gemiciler Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., 17-1-2023 (F) vlag Turkije, roepsein TCA7363, 17-1-2023 (vt) herdoopt SABAHAT TELLI. 23-1-2023 van Tuzla naar Temryuk, Rusland, 31-1-2023 ETA te Temryuk. 28-6-2026 van Istanbul. 9-7-2026 in de baai van Taganrog getroffen door een Oekraïense drone en brak er brand uit aan boord. 24-7-2026 te Tuzla.

Tanker in brand na droneaanval

De SABAHAT TELLI vloog in brand na een Oekraïense droneaanval in de baai van Taganrog in Zuid-Rusland in de nacht van 9 juli 2026. Kiev breidde hiermee zijn campagne uit tegen schepen die het ervan beschuldigt Russische brandstof te vervoeren en sancties te ontduiken.

De SABAHAT TELLI, eigendom van en beheerd door Gemiciler Denizcilik uit Istanbul, was een van de twee tankers die vannacht beschadigd raakten. Beide schepen liepen mechanische schade op en vatten vlam na droneaanvallen. De bemanningen werden geëvacueerd en er vielen geen gewonden. Een brand werd geblust, terwijl de bemanningen aan de andere brand bleven werken. (Timsen, 10-7-2026).

ECO CHEYENNE, IMO 9966611 (NB-313), General Cargo, 7.887 GT, 9.082 DWT, 30-12-2015 kiel gelegd als OSTERTILL, onder bouwnummer DAYANG OFFSHORE SH175, 30-7-2024 geplande oplevering niet gehaald, 10-12-2024 geplande oplevering, 7-7-2026 opgeleverd als ECO CHEYENNE aan Briele Schiffahrts

GmbH & Co. K.G. M.S. "Ostertill", Leer, vlag: Portugal (Madeira) (CQ2063), in beheer bij Briese Schifffahrts GmbH & Co. K.G., Leer en Briese Shipping B.V., Scheemda.

EDAMGRACHT, IMO 9081370 (NB-341), 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. 9-7-2026 ETA te Lomé, Togo. 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.

Het Russische schip met wapens bereikte Lomé in het donker

Het onder curatele gestelde schip MIKHAIL BRITNEV is op 9 juli 2026 in Lomé aangekomen na een reis van meerdere weken vanuit de Oostzee. Het schip was medio juni vanuit Baltiysk vertrokken met een lading gepantserde gevechtsvoertuigen (AFV's) en gepantserde personeelsdragers (APC's).

Tijdens de doorvaart vanuit de Oostzee en langs de Atlantische kust werd het schip geëscorteerd door het Russische landingsschip ALEKSANDR SHABALIN van de Project 775-klasse (Ropucha-klasse), dat onlangs was uitgerust met antidrone-netten op het bovendek. Ook de fregat ADMIRAL KASATONOV en de tanker AKADEMIK PASHIN boden bescherming tegen Oekraïense aanvallen tijdens hun vertrek uit de Middellandse Zee.

De oorspronkelijke bestemming volgens AIS was Dakar, met mogelijke alternatieve routes naar Conakry. Het schip voer in de 'dark mode' vanaf 23 juni tot aan de nadering van Lomé, waar het systeem weer werd geactiveerd voordat het de haven binnenvoer. (Timsen, 16-7-2026).



EMJA, IMO 8906303 (NB-307), 29-8-1990 kiel gelegd, 16-11-1990 te water gelaten bij Scheepswerf Bijlsma B.V., Wartena (653), 24-12-1990 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek (279) als EMJA aan Rederij Black Sea N.V., Willemstad-Nederlandse Antillen, roepsein PJKM, in beheer bij Sandfirden B.V., Haren. 2.497 BRT, 1.547 NRT, 4.161 DWT. G 5.663 M3. 96 TEU. 88,29 (84,90) x 13,21 x 7,00 x 5,459 meter. 1.690 kW, 8 cyl, 4 tew, 250 x 300, Wärtsilä 8V25, Wärtsilä Diesel AB, Trollhättan. 1992 verkocht aan M.S. "Emja" Braack Schifffahrts G.m.b.H., Willemstad-Nederlandse Antillen, in beheer bij Claus Braack Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 1994 vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2TV. 3-2004 verkocht aan Gemini Maritime Co. S.A., Riga, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Alpha Shipping Company SIA, Riga, herdoopt VITA. 9-2-2022 (RI) verkocht aan New Team Shipping Ltd., 9-2-2022 thuishaven en vlag: Bridgetown-Barbados, roepsein 8PBI5, in beheer bij MKM Shipping Ltd., 9-2-2022 herdoopt MUAMMER BEY. 30-3-2022 tijdens een reis van Sfax naar Ortona problemen met de machine opgelopen ZO van Sicilië in positie 39.28.00 NB. en 014.44. OL, de reparatie kon niet uitgevoerd worden door de bemanning en om assistentie gevraagd, door de sleepboot SEABUFFALO (IMO 7719686, ex INDOMITABLE) naar Valletta gebracht, 1-4-2022 afgemeerd aan Quay No. 5 te Valletta om te repareren. 3-4-2022 naar Ortona, Italië. 21-7-2022 (e) in de vaart gebracht. 27-10-2022 vlag: Vanuatu (YJXN9). 3-11-2022 in beheer bij Capramar Gemi Isletmeciligi Ltd. Sti., Istanbul. 3-2023 thuishaven en vlag: Bridgetown-Barbados (8PBI5), 31-3-2023 in beheer bij New Team Shipping Ltd. en Capramar Gemi Isletmeciligi Ltd. Sti., Istanbul. 8-6-2023 (e) verkocht aan Isik Maritime Ltd., 6-2023 vlag: Vanuatu (YJQB7), in beheer bij Isik Shipping Trading Ltd., Tuzla, Istanbul, 13-6-2023 (F) herdoopt ISIK 4. 9-8-2023 in beheer bij Kutlu Deniz Nakliyat, Tuzla, Istanbul. 5-2026 vlag: Comoros (D6A4450). (Foto: Teun van der Zee, 17-6-1992).

FLINTERNOORD, IMO 9210270 (NB-323), 26-1-2000 kiel gelegd, 19-5-2000 te water gelaten als NORDCAP, 25-8-2000 opgeleverd door Stocznia Gdanska Grupa Stocznia Gdynia S.A. (8203/4) als NORDKAP aan Marmante Shipping Co., Limassol-Cyprus, in beheer bij Krey G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 6.204 GT, 2.958 NT, 8.275 DWT. 107,72 (102,10) x 18,20 x 7,806 meter. 2.536,7 m3 ballast. 16-1-2001 verkocht aan M.S. "Nordkap" Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Krey Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 23-8-2001 vlag: Gibraltar. 2004 voor 1 jaar in timecharter gegaan bij Ancora Shipping B.V. te Rotterdam voor de vaart op Noord Europa, 13-4-2004 herdoopt FLINTERNOORD. 26-4-2005 te Emden herdoopt NORMED HAMBURG. 28-4-2008 (GL) herdoopt NORDKAP. 12-7-2012 vlag: Antigua Barbuda, roepsein V2GC6. 6-1-2013 (m) herdoopt BBC NORDKAP. 11-11-2013 herdoopt NORDKAP. 3-8-2019 verkocht aan MDP Shipping UG, 8-2019 thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (MAR), roepsein CQAQ9, in beheer bij Manisa Bulk SRL en GRS Rohden Bereederung G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 5-8-2019 (VT) herdoopt MANISA STAR. 5-12-2022 in beheer bij Manisa Bulk SRL en Victoria Marine Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 26-6-2024 verkocht aan Global Oceanic Chartering Inc., Panama (3E7676), in beheer bij Azimuth Ship Management LLC, Dubai, United Arab Emirates, herdoopt ISA STAR. 5-12-2024 tijdens een reis van Jeddah naar Kabil, Saudi Arabië in de Rode Zee bij Hodeidah, op 70 mijl NO van Tio, Eritrea een explosie aan boord waarna de machinekamer vol stroomde, de 20 bemanningsleden, waaronder 15 Indiërs, twee Sri Lankanen en één elk uit Nepal, Indonesië en Vietnam, werden na de explosie en de overstroming veilig geëvacueerd en door de marine naar Djibouti gebracht, het Franse fregat LANGUEDOC, dat in de regio patrouilleerde, reageerde onmiddellijk en voerde de evacuatie uit, de bemanning is door de sleepboot BARKHAT GOURAD HQAMADOU van de Djibouti Ports & Free Zones Authority op 6 december te Djibouti aan wal gezet. De oorzaak van het incident is niet bekendgemaakt. Eerste berichten suggereerden dat er brand in de machinekamer was ontstaan, gevolgd door een overstroming, en niet dat het een aanval van de Houthis betrof. 19-12-2024 het verlaten schip dreef 190 mijl in noordelijke richting waarna het strandde op Qutu Island, Saudi Arabië. 29-7-2025 (mt) gearriveerd te Ho Chi Minh, Vietnam. 25-5-2026 verkocht aan Punto Visual Panama S.A., Panama City, vlag: Tanzania. 2026 m.s. ISA STAR verkocht voor sloop naar Bangladesh. 18-7-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong, 21-7-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

FORTE, IMO 8802258 (NB-335), 4-3-1989 te water gelaten als FORTE, 3-5-1989 vertrokken van de werf naar Delfzijl, 9-5-1989 achter een sleepboot naar Emden gebracht voor verdere afbouw, 18-5-1989 proefvaart, 31-5-1989 opgeleverd door Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand (558) aan C.V. Arctic Marine, Rotterdam, in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V. 3.998 BRT. 5-5-1995 tijdens een reis van Rochester naar Finland brak op 12 mijl westnoordwest van Texel brand uit in de machinekamer, de machinekamer bleek daarna zware schade te hebben opgelopen, door een sleepboot vastgemaakt en naar Rotterdam gesleept, 5-5-1995 transport op de Nieuwe Waterweg, de reparatie nam circa 6 weken in beslag. 5/6-5-2003 brand uitgebroken in machinekamer, voer richting Finland op 9 mijl ten noorden van het eiland Juist, door eigen bemanning onder controle gekregen, 6-5-2003 door de sleepboot WATERGEUS naar de Eemshaven gebracht, 19-5-2003 gearriveerd in de Merwehaven te Rotterdam voor reparatie. 9-2004 verkocht, 1-2005 ingebracht bij Rederi AB Lillgaard, Rotterdam. 3-12-2007 tijdens een reis naar Finland bij vuurtoren van Nordvalen aan de grond gelopen, er ontstond schade aan het schip en bouwwerken, na vlot gebracht te zijn doorgevaaren met bestemming Holmsund. 3-2-2012 gearriveerd te 's-Gravendeel en opgelegd. 4-2016 (e) verkocht aan Oy Maniola Ab Ltd., Mariehamn, Åland, Finland, vlag: Nederland, in beheer bij Rederi AB Lillgaard, Mariehamn, Åland, Finland en Maritime Management Services B.V., Ridderkerk. 2-2018 (e) verkocht aan Sea Rose Shipping Inc., Monrovia, Liberia, vlag: Palau, roepsein T8A2830, in beheer bij African Express Ltd., Constanta, 22-4-2018 herdoopt PABLO VI. 28-4-2018 vertrokken van 's-Gravendeel en ten anker bij Hoek van Holland. 2-5-2018 van de ankerplaats naar Lissabon, 5-5-2018 ETA te Lissabon. 16-5-2018 ETA te Constanta. 7-12-2018 gearriveerd te Constanța. 19-12-2018 herdoopt SEA ROSE. 8-2020 verkocht aan Gar Shipping Ltd., Palau, in beheer bij Gar Shipping S.a.r.l. 12-2023 in beheer bij Hellenic Glamor Ship Management LLC. 11-4-2024 verkocht aan Ocean Rose S.A., Togo (5VIZ5), in beheer bij Aegina Maritime Single Member PC, Athene, herdoopt ARIEL. 2-8-2024 onderweg van Perama naar Alexandroupoli ongeveer 21 mijl ten zuidoosten van Skyros een technische storing opgelopen, door de sleepboot APOLLON naar de ankerplaats van Lavrio gebracht om te repareren. 30-12-2025 te Izmir geïnspecteerd (Mediterranean MoU), 22 gebreken geconstateerd, vier werden beschouwd als ernstig, 1-1-2026 vrijgegeven en vertrokken naar Elefsis, 3-1-2026 te Elefsis.

Tweede detentie binnen een half jaar

De ARIEL werd op 6 juli 2026 opnieuw aangehouden (Mediterranean MoU), ditmaal in Iskenderun, vanwege 17 tekortkomingen, waarvan er vier als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding:

- 1) Certificaat & Documenten- Overig (Certificaten): Ander
- 2) Brandveiligheid - Branddetectie- en alarmsysteem" Niet zoals vereist
- 3) Waterdicht/Weerbestendig - Ventilatoren, luchtleidingen en behuizingen: Gebarsten
- 4) ISM - ISM-certificaat: Niet zoals vereist

Het schip werd op 9 juli weer vrijgelaten en verliet de haven op weg naar Port Said. De laatste aanhouding vond plaats op 30 december 2025 in Izmir, waar gedurende drie dagen 22 tekortkomingen werden geconstateerd. (Timsen, 15-7-2026).



FRISIANA, IMO 9013024 (NB-290), 18-12-1990 te water, 26-2-1991 proefvaart, 28-2-1991 (BV) opgeleverd door Peters' Scheepsbouw B.V., Kampen (424) als FRISIANA aan Coastal Venus Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, roepsein P3BF4. 2-1992 verkocht aan Ocean Classic Marine Ltd., Limassol-Cyprus. 7-1996 verkocht aan Scheepvaartonderneming "Frisiana" C.V., Sneek, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl. 2-8-2001 (e) in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek. 2005 verkocht aan Marsi G.m.b.H., Hamburg, vlag: Gibraltar, in bevrachting bij Ancora Shipping B.V. 21-12-2005 bij Scheepswerf "De Schroef", Sluiskil herdoopt GOLO RIVER. 22-12-2005 vertrokken naar Rotterdam (E.B.S. in de Europoort). 12-7-2007 in beheer bij Golo River G.m.b.H. & Co. K.G. en Marsi G.m.b.H., Hamburg. 9-2008 verkocht aan Golo River G.m.b.H. & Co. K.G., Willemstad-N.A., roepsein PJQZ, in beheer bij Flinter Management B.V., Barendrecht. 20-1-2011 gearriveerd te 's-Gravendeel, opgelegd en te koop aangeboden. 16-9-2011 verkocht aan Genc & Genc Shipping Ltd., Panama, roepsein HO9614, in beheer bij Server Denizcilik ve Taşımacılık Ticaret Ltd. Şti., Istanbul, 15-9-2011 herdoopt GENC Z. 17-9-2011 vertrokken van 's-Gravendeel naar zee met bestemming Le Legue. 4-4-2012 in beheer bij Genc & Genc Shipping Ltd. en Viramarine Denizcilik Sanayi ve Ticaret Limited. 2016 in beheer bij Trim Denizcilik ve Gemi İşletmeciliği Limited Şirketi en Genc & Genc Shipping Ltd. 2-11-2017 in beheer bij Trim Denizcilik ve Gemi İşletmeciliği Limited Şirketi. en Oney Denizcilik ve Gemi İşletmeciliği Limited Şirketi. 1.247 GT, 1.820 DWT. 10-5-2019 (e) verkocht aan April Shipping Co., Istanbul, vlag: Panama, in beheer bij Eksen Chartering & Transport Ltd. Co., Istanbul en Frieden Shipping G.m.b.H., Dorsten, Duitsland. 5-2019 herdoopt APRIL. 13-1-2020 (e) in beheer bij Eksen Chartering and Transportation Co., Istanbul en Glory Denizcilik ve Gemi İşletmeciliği Ltd. Şirketi. 21-6-2021 (e) verkocht aan SCR Shipping Ltd., Istanbul, vlag: Panama, in beheer bij SCR Shipping Ltd., Istanbul, 7-2021 herdoopt FRISIENA. 25-1-2022 verkocht aan Lotus Shipping Ltd., Tuzla, Istanbul, vlag: Republic of Palau (T8A3790), 1-2022 herdoopt PGE LILY. 21-6-2021 verkocht aan SCR Shipping Ltd., vlag: Palau. 15-12-2023 verkocht aan Puly Marine & Logistic Ltd., vlag: Palau. 30-4-2026 verkocht aan Almeyda Co. Ltd., Mersin, vlag: Turkije (TCA9043). 5-2026 herdoopt HATICE MUNUR. (Foto: Bob van Raadt†).

GERSON, IMO 7819814 (NB-329), 17-8-1979 te water gelaten, 19-9-1979 proefvaart, 9-1979 opgeleverd door Barkmeijer Stroobos B.V., Stroobos (212) als GERSON aan P.B. Bruins & Zn., Harderwijk, in beheer bij Soetermeer, Fekkes Cargadoorskantoor B.V. 4-1985 verkocht aan J.C. de Vrij, Puttershoek, in beheer bij Soetermeer, Fekkes Cargadoorskantoor B.V. 1986 verkocht aan Saligot Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, herdoopt SPRINTER. 1993 verkocht aan Barkmeijer Beheer B.V., Harlingen, in beheer bij Soetermeer, Fekkes Cargadoorskantoor B.V., herdoopt GERSON. 2-1994 herdoopt HESTER. 10-1994 verkocht aan R. Arends, Harlingen, in beheer bij Soetermeer, Fekkes' Cargadoorskantoor B.V., Rotterdam. 20-5-1997 verkocht aan Bio Produkt AS, Florø, vlag: Noorwegen (LITN), in beheer bij Halsvik Cementstoperi AS, herdoopt HALSVIK. 2007 verkocht aan Wergeland Shipping A/S, Florø, vlag: Noorwegen. 10-2003 verkocht aan Wergeland Shipping AS, Florø, vlag: Noorwegen. 2008 verkocht aan Fosenfrakt AS, Bjugn, vlag: Noorwegen, 17-3-2008 (e) herdoopt FOSENBULK. 25-1-2019 verkocht aan Grontvedt Shipping AS, Kraakvaag, vlag: Noorwegen, in beheer bij Grontvedt Shipping AS en Maritime Management AS, 25-1-2019 (e) herdoopt BULKTRADER. 14-3-2022 verkocht aan Molde Sjøtransport AS, Molde, vlag: Noorwegen, herdoopt SORVAG. 2-12-2024 verkocht aan DMT Shipping Ltd., Panama, 12-2024 herdoopt ARGO II. 2-2025 vlag: Tanzania (5IM434), 27-2-2025 in beheer bij Aegean Ship Management Ltd., Sofia. 8-1-2026 verkocht aan Celestial Bulker Shipping Co., 1-2026 vlag: Griekenland (SVB5990).



HAEWENE BRIM, IMO 9123178 (NB-324), Offshore Processing Ship, 15-11-1994 contract, 16-3-1996 kiel gelegd, 1-7-1996 te water gelaten, 28-1-1997 opgeleverd door Samsung Shipbuilding & H.I. Co. Ltd., Koje (1160) als BERGE HUGIN aan P/R Berge Hugin DA, Stavanger-Noorwegen, in beheer bij Bergesen d.y. ASA. Tankschip, 66.538 GT, 25.304 NT, 103.854 DWT, 16.314 APK, 12.000 kW, 4 x Wärtsilä 6R46. 1998 verkocht aan Navion Hugin AS & Bergesen d.y. Hugin Shipping AS, Aberdeen-U.K., in beheer bij Bergesen d.y. ASA. 1998 verbouwd tot opslagtanker. 66.538 GT, 103.854 DWT. 8-12-1998 gearriveerd Pierce Field en daar in gebruik als opslagtanker. 26-11-2001 verkocht aan Bluewater Haewene Brim N.V., 17-12-2001 en onder de vlag van de Ned. Antillen gebracht, roepsein PJGO, in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp en Bluewater Services UK Ltd., Aberdeen, herdoopt HAEWENE BRIM. 10-10-2010 vlag: Curaçao (PJGO). 23-9-2011 in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp. 25-5-2016 in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp en Bluewater Services UK Ltd., Aberdeen. 2-2019 verkocht aan Bluewater (Haewene Brim) N.V., Curaçao (PJGO) in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp en Bluewater Services UK Ltd., Aberdeen. 2-2019 verkocht aan Bluewater Haewene Brim B.V., Curaçao, in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp en Bluewater Services UK Ltd., Aberdeen. 6-2026 vlag: Marshall Islands (V7B3242).



IVER EXACT, IMO 9171498 (NB-340), 14-5-1997 (NV) besteld, 22-6-1998 gelegd, 20-1-1999 opgeleverd door Halla Engineering & Heavy Industries Ltd., Samho Shipyard (1054) als IVER EXACT aan Motorschip "Product Exact" B.V., Breskens, in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 29.298 GT. 23-1-1999 gearriveerd te Iwakuni op de 1e reis. 4-1999 gearriveerd te Rotterdam. 12-4-1999 vertrokken naar Punta Arenas. 2005 verkocht aan Broström Tankers AB, Gothenborg-Zweden, 20-2-2006 overgedragen en herdoopt BRO PREMIUM. 23-11-2010 (e) verkocht aan Møller-Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken, in beheer bij Handytankers K/S, Kopenhagen en Brostrom Ship Management AB, Gothenborg, herdoopt CAMILLA MÆRSK. 6-11-2012 (e) verkocht aan Maersk Tankers A/S, Kopenhagen, in beheer bij Handytankers K/S, Kopenhagen en Maersk Tankers A/S, Kopenhagen voor A.P. Møller. 7-2015 verkocht aan UML Chiltern Limited, North Wing, Wembley, United Kingdom (Union Maritime Ltd.), 3-11-2015 op Tema Anchorage, Ghana overgedragen, 6-11-2015 vlag: Marshall Island, roepsein V7PW8, in beheer bij Union Maritime Ltd. en Anglo-Eastern Shipmanagement, herdoopt CHILTERN. 20-10-2018 in beheer bij Union Maritime Ltd. en Atlantic Ship Management Ltd. 12-6-2019 verkocht aan Splendour Marine Services Inc., Monrovia, Liberia, vlag: Panama, roepsein 3FMF6, in beheer bij Splendour Marine Services Inc. en Shane Marine Services Pvt. Ltd., Kerala, India, 6-2019 herdoopt SPLENDOUR CHILTERN. 9-5-2023 verkocht aan Great Eastern Investments Inc., Panama, roepsein 3FMF6, in beheer bij Global Tankers Pvt. Ltd., Chandigarh, India, herdoopt CHILTERN. 19-8-2023 in beheer bij Glory International FZ-LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates. 6-2024 vlag: Eswatini (eSwatini) (FALSE). 28-8-2024 verkocht aan Chil 1 Shipping Lines Inc., vlag: Gambia (C5J280), in beheer bij Glory International FZ-LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates, herdoopt CHIL 1. 6-2025 vlag: Aruba (FALSE) (8RAZ56), ook gezien met vlag: Bonaire, Saint Eustatius & Saba (FALSE) (PJA58), 6-2025 herdoopt AL JAFZIA. 29-12-2025 vertrokken van Khor al Fakkan, United Arab Emirates. 1-2026 vlag: Guyana (FALSE), 1-2026 herdoopt CHILTERN. 2026 verkocht voor sloop naar India. 24-1-2026 ten zuiden van India. 2-2026 vlag: Nicaragua (FALSE) (H7ZB5). 6-2-2026 voor de kust van Mumbai in beslag genomen de Indiase kustwacht, verdacht van aan Iran gelinkte

oliesmokkel. 4-2025 door het Amerikaanse ministerie van Financiën op de sanctielijst geplaatst. 5-7-2026 in slecht weer bij Manori, noord van Mumbai, aan de grond verdaagd. (Foto: Teun van der Zee, 7-7-2012).

India heeft drie tankers met banden met Iran gearresteerd

Op 6 februari 2026 ontmantelde de Indiase kustwacht een internationaal oliesmokkelnetwerk in een zorgvuldig gecoördineerde operatie over zee en door de lucht. Het syndicaat maakte gebruik van overslag op zee in internationale wateren om goedkope olie vanuit conflictgebieden naar tankers te vervoeren en zo de verschuldigde invoerrechten aan kuststaten te ontdoeken. Dankzij technologisch geavanceerde surveillance en data-analyse onderschepte de kustwacht drie verdachte schepen op ongeveer 100 zeemijl ten westen van Mumbai. Dit was onderdeel van een gecoördineerde operatie om een internationaal oliesmokkelnetwerk, de ASPHALT STAR, STELLAR RUBY en AL JAFZIA, dat gelinkt was aan Iraanse olietransporten, te ontmantelen. De ASPHALT STAR voerde een bunkeroperatie uit met de STELLAR RUBY, die begon op 7 februari 2026 om 03:48 UTC en duurde tot 8 februari om 08:46. Voorafgaand aan de operatie hadden de drie tankers verschillende Indiase havens als bestemming opgegeven, voordat ze op 8 februari alle drie hun AIS-bestemming wijzigden naar Mumbai. Alle drie de schepen stonden op de sanctielijst van OFAC. Door langdurig onderzoek, verificatie van elektronische gegevens en ondervraging van bemanningsleden werd de werkwijze en een wereldwijd netwerk van tussenpersonen blootgelegd. De schepen stonden erom bekend regelmatig van identiteit te veranderen en werden naar Mumbai geëscorteerd voor verdere juridische stappen. Een grondig onderzoek, inclusief verificatie van elektronische gegevens aan boord, controle van scheeps- en ladingdocumenten en ondervraging van bemanningsleden, stelde de autoriteiten in staat de werkwijze van de smokkelaars te reconstrueren. (Timsen, 9-2-2026).

In beslag genomen tankers naar Alang gestuurd

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

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

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

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

De bemanningsleden van de tankers zouden naar verluidt hebben moeten overleven op slechts 300 ml drinkwater per dag, zonder elektriciteit of andere essentiële behoeften aan boord. De eigenaren vroegen om extra tijd voor de vervanging van de bemanning, maar dit verzoek om de vrijlating van de bemanningsleden uit te stellen werd afgewezen.

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

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

AL JAFZIA aan de grond gelopen voor de kust van Manori

Op de ochtend van 5 juli liep de AL JAFZIA aan de grond voor de kust van Manori in het noorden van Mumbai, op ongeveer een kilometer van het strand van Manori, te midden van zeer zware regenval. De Indiase kustwacht stuurde daarop schepen naar het gebied om de situatie te beoordelen en de nodige hulp te bieden. De kustwacht had op 5 juli een bericht ontvangen van het directoraat-generaal Scheepvaart over het aan de grond lopen van de schepen ASPHALT STAR, STELLAR RUBY en AL JAFZIA vanwege de slechte weersomstandigheden.

De ICGS SAMRAT week uit naar het gebied om de situatie te beoordelen en de schepen de nodige hulp te bieden. Tegelijkertijd werd de DG Shipping verzocht om de noodsleepboot WATER LILY in te zetten voor assistentie. De ASPHALT STAR en STELLAR RUBY lagen voor anker en de bemanningen waren veilig. De AL JAFZIA, die onbemand voor anker lag, is aan de grond gelopen.

De ICGS SAMUDRA PRAHARI en de WATER LILY bevonden zich in het gebied om assistentie te verlenen. Volgens protocol werden de marine, de Indiase kustwacht en andere betrokken maritieme autoriteiten op de hoogte gesteld van de situatie. (Timsen, 6-7-2026).

Betrokkenheid van Nicaragua bij activiteiten van de schaduwvloot

Het aan de grond lopen van de AL JAFZIA voor de kust van Mumbai bracht het gebruik van de Nicaraguaanse vlag aan het licht op een olietanker die verbonden is aan een netwerk voor het transport van verboden ruwe olie. Dit wierp nieuwe vragen op over de relatie tussen het regime van Daniel Ortega en Rosario Murillo en deze internationale operatie.

De 'Al Jafzia' voer onder Nicaraguaanse vlag, maar werd door de autoriteiten en gespecialiseerde media geïdentificeerd als onderdeel van de zogenaamde "spookvloot", een internationaal netwerk dat werd gebruikt om Iraanse en Russische olie te vervoeren en zo de sancties van de VS en de Europese Unie te omzeilen. De zaak kreeg bekendheid toen de Indiase kustwacht op 5 juli reageerde op drie tankers die na een zware storm voor de kust van Mumbai stuurloos waren geraakt. Twee van de tankers hadden nog een beperkte bemanning aan boord, maar de derde, de AL JAFZIA, was al maanden verlaten en liep uiteindelijk aan de grond.

Het schip was sinds februari onderwerp van een onderzoek vanwege vermeende banden met een netwerk dat zich bezighield met het transport van Iraanse brandstof. De AL JAFZIA was geregistreerd onder de Nicaraguaanse vlag, hoewel het schip waarschuwde dat het een geschiedenis had van dubieuze registraties en eerder had verklaard te varen onder de vlaggen van Eswatini, Aruba, Guyana en later Nicaragua. Het schip leek het meest verdacht van de drie betrokken schepen, juist vanwege de opeenvolging van registraties die de afgelopen jaren waren gebruikt. Het incident maakte het voor het eerst mogelijk om de aanwezigheid van Nicaragua in het systeem van schepen die werden gebruikt om internationale sancties te omzeilen, te identificeren.

Dit schip behoorde toe aan Glory International, een bedrijf dat eigendom was van een Indiase burger en voornamelijk olie vervoerde tussen Iran, Irak en India. Dat bedrijf werd op 10 april 2025 door OFAC (het Amerikaanse Bureau voor Buitenlandse Vermogensbeheer) gesanctioneerd vanwege zijn banden met Iran. Een paar maanden later stopte het schip met varen onder de Gambiaanse vlag en begon het onder de Nicaraguaanse vlag te varen.

De zaak-Al Jafzia maakte deel uit van een breder onderzoek door de Indiase autoriteiten. Samen met de tankers ASPHALT STAR en STELLAR RUBY werd het schip geïdentificeerd als mogelijk betrokken bij illegale brandstofoverdracht tussen schepen en een netwerk dat zich bezighield met het transport van Iraans bitumen. Uit het onderzoek blijkt ook dat de schepen hun AIS-systeem opzettelijk hebben uitgeschakeld. (Timsen, 8-7-2026).

Bevindingen over een schaduwtanker omgezet in een smokkelzaak.

Wat India aan boord van de AL JAFZIA aantrof, heeft van een scheepswrak een smokkelzaak gemaakt. De tanker werd aangehouden in verband met een vermeende brandstofsmokkelzaak, nadat hij op 5 juli voor de kust van Mumbai, op ongeveer een halve mijl van Manori, aan de grond liep. Zware moessonregens hadden het schip van zijn ankerplaats losgerukt. De kustwacht stuurde de ICGS 'Samrat' naar de locatie, nadat de Directie-Generaal Scheepvaart had gewaarschuwd dat drie aangehouden schepen hun ankers lieten slippen. De ICGS 'Samudra Prahari' en de ETV 'Water Lily' werden ook in de buurt gepositioneerd, terwijl de tankers ASPHALT STAR en STELLAR RUBY werden veiliggesteld en hun bemanningen ongedeerd bleken.

Het verhaal begon op 5 februari, toen de kustwacht de ASPHALT STAR onderschepte op verdenking van illegale olietransporten en manipulatie van de identiteit en AIS-gegevens van het schip. Vervolgens brachten onderzoekers de AL JAFZIA en de STELLAR RUBY naar Mumbai, waar alle drie de schepen op 9 februari onder toezicht van de kustwacht voor anker werden gelegd.

De onderzoekers beweerden dat de schepen hun bewegingen verborgen hielden en vervalste documenten gebruikten bij het vervoer van producten van Iraanse oorsprong. De verdachte lading bestond uit ongeveer 30.000 kg zware stookolie, overgeladen op de AL JAFZIA, en circa 6.030 ton bitumen, overgeladen op de STELLAR RUBY. Het IMO-nummer 9171498 van de AL JAFZIA verwees naar de tanker CHIL 1, die het Amerikaanse ministerie van Financiën in april 2025 op de sanctielijst plaatste.

Het ministerie van Financiën stelde dat het bredere netwerk afhankelijk was van risicovolle overdrachten, vervalste documenten, gemengde aardolieproducten en uitgeschakelde of gemanipuleerde volgsignalen. De IMO heeft gewaarschuwd dat oudere tankers met onduidelijke eigendomsrechten, slecht onderhoud, zwakke verzekeringen en ondoorzichtige bedrijfsvoering het risico op olielekages en aanvaringen vergroten. Bovendien kunnen ze ertoe leiden dat kustoverheden moeite hebben om te bepalen wie de kosten voor opruiming en schadevergoeding moet dragen.

Het Hooggerechtshof van Bombay had zich al eerder gebogen over de menselijke kosten van de zaak. In mei beval het de vrijlating en repatriëring van 50 Indiase zeelieden nadat zij hadden beweerd dat de reders hen hadden achtergelaten met beperkt voedsel, water, elektriciteit en onbetaalde lonen.

De kustwacht waarschuwde de rechtbank dat het onbemand achterlaten van de schepen risico's zou opleveren voor de navigatie, de nationale veiligheid, het milieu en de maritieme veiligheid. De rechtbank stond later toe dat de in beslag genomen schepen naar de scheepssloopwerf van Alang werden overgebracht, onder juridisch toezicht, maar de AL JAFZIA voltooid die reis niet voordat de moesson arriveerde.

S&P Global schatte in september 2025 dat de zogenaamde schaduwvloot 978 tankers telde, wat neerkomt op ongeveer 18,5% van de wereldwijde olietankercapaciteit. Deze vloot helpt het transport van gesanctioneerde aardolie te garanderen, terwijl de kosten elders terechtkomen als er iets misgaat. Kustwachten leveren schepen en personeel, havens bieden noodopvang, rechtbanken beslechten eigendomsgeschillen en kustgemeenschappen leven met de onzekerheid over het milieu.

De directe taak van India was om de AL JAFZIA te beoordelen, vervuiling te voorkomen en het schip te verplaatsen zonder verdere schade aan te richten. De bredere les is dat de handhaving van sancties niet mag eindigen met een detentiebevel, omdat verzekering, berging, milieuverantwoordelijkheid en veilige bewaring het schip tot aan de eindbestemming moeten volgen. (Timsen, 30-7-2026).



IVER EXPERIENCE, IMO 9207716 (NB-323), 13-12-1999 kiel gelegd, 1999 wegens een staking op de werf is de bouw vertraagd, 2-6-2000 opgeleverd door Samho Heavy Industries Co. Ltd., Samho (1066) als IVER EXPERIENCE aan Motorschip "Product Experience" B.V., Breskens (PECF), in beheer Vroon B.V., Breskens. 29.289 GT, 11.932 NT, 45.000 DWT. 182,92 (174,00) x 32,26 x 18,60 x 10,970 meter. Chemicaliëntanker, 20 ladingtanks, 50.648 m³, 20 ladingtanks, totaal 9.520 ton/uur, 14,5 kn. 11.637 EPK, 8.560 kW, 6 cyl, 2 tew, 500 x 1910, B&W 6S50MC (MK-VI), Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan. 2008 in beheer bij Iver Ships B.V. en Vroon B.V., Breskens. 8-1-2009 in beheer bij Iver Ships B.V. voor Vroon B.V., Breskens. 17-5-2016 (e) verkocht aan Ava LLC & VA Marine S.A., Breskens, in beheer bij Iver Ships B.V., Breda voor Vroon B.V., Breskens. 10-7-2018 (mt) vanaf Algeciras gearriveerd op het ankergebied van Limassol. 13-7-2018 (e) verkocht (\$ 7.0 M) aan Seven Islands Shipping Ltd., Mumbai, 13-7-2018 (vt) vlag India, roepsein AWYW, herdoopt LOYALTY. 30-9-2024 verkocht aan Shoreside Shipping Ltd., Cook Islands ((E5U5340) in beheer bij Pioneer Ship Management FZE, Ajman, United Arab Emirates, herdoopt ARTHGALLO. 27-10-2025 in beheer bij Frontway Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai. (Foto: Kees Bustraan†, 19-6-2011, Willemstad, N.A.

Tankschip aangehouden wegens onbetaalde rekeningen

De ARTHGALLO werd op 24 juli 2026, terwijl het schip voor anker lag in Singapore, in beslag genomen door de technisch manager en een scheepsreparatiebedrijf vanwege onbetaalde rekeningen. Het Indiase Frontway Ship Management beheert het schip sinds oktober 2025. Frontway was niet de enige partij die betrokken was bij de inbeslagname van het schip, dat geregistreerd staat op de Cook Islands en sinds september 2024 eigendom is van Shoreside Shipping, een rederij met één schip die geregistreerd staat in Liberia. (Timsen, 30-7-2026).

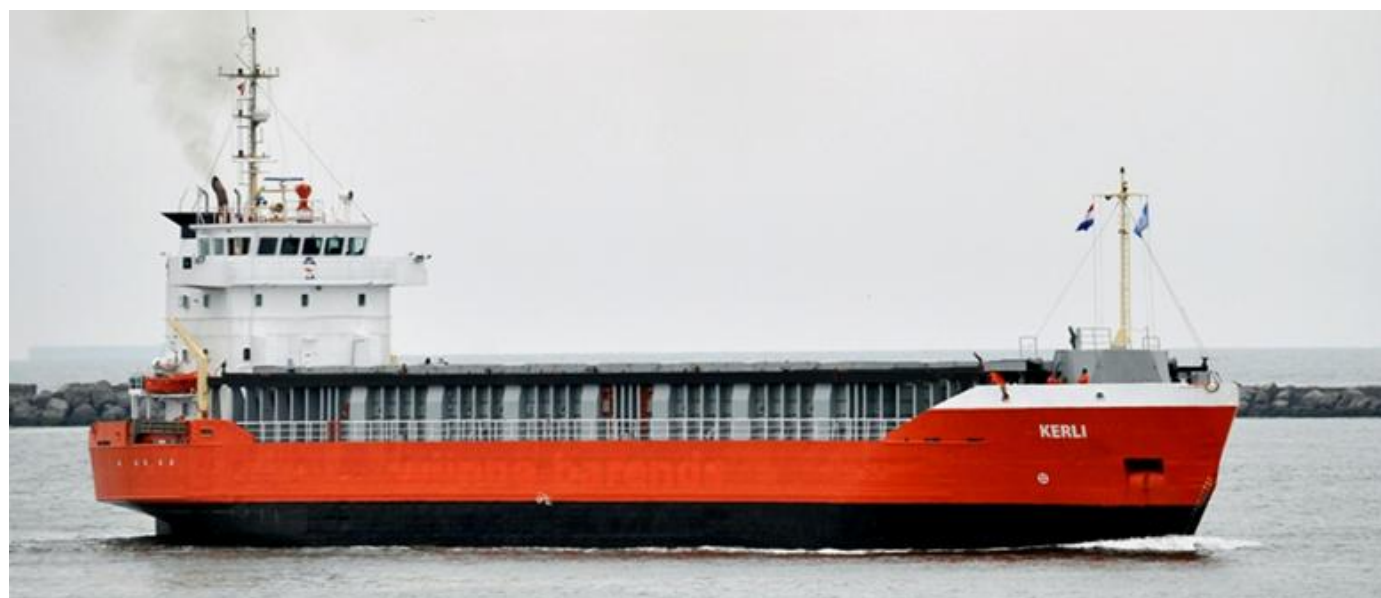
JASON, IMO 9075357 (NB-299), 18-3-1993 contract, 1-6-1993 kiel gelegd, 17-9-1993 te water, 12-10-1993 opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma B.V. (665) als JASON aan C.V. Scheepvaartonderneming "Jason", Geldermalsen. 1.681 GT. 27-1-2000 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Triton", Delfzijl, thuishaven: Wognum, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor T. Hagebeuk, herdoopt TALOS. 2006 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "But", Vlissingen, roepsein PFAI, 22-6-2006 te Delfzijl herdoopt PANTA RHEI. 2008 verkocht aan Rhein Maas und Seeschiffahrtskontor G.m.b.H., Antigua and Barbuda, roepsein V2DP6, 4-7-2008 gearriveerd bij Kon. Niestern Sander B.V., 7-7-2008 overgedragen en herdoopt RMS RUHRORT. 9-7-2008 vertrokken naar Rostock. 2018 verkocht, 14-9-2018 te Tallinn en overgedragen aan Rederi Ab Nathalie, Turku, Finland, thuishaven en vlag: Mariehamn-Finland, roepsein OJSL, in timecharter bij Rhenus Maritime Services G.m.b.H., herdoopt RMS CARELIE. 12-1-2021 (F) te Uusikaupunki, Finland herdoopt CARELIE. 5-5-2021 (vt) gearriveerd te Inkoo, Finland. 10-5-2021 (e) verkocht aan R-B Maritime OY, Helsinki, Finland, thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BUC5, in beheer bij CYPROSERVUS, Limassol en OHO & G Ltd., Paralimni, Cyprus, 12-5-2021 herdoopt SAANA. 31-10-2022 (e) verkocht Vera Moon Shipping Ltd., Port Vila-Vanuatu, roepsein YJXP4, in beheer bij Mimosa Management Ltd., Istanbul, Turkije, 27-10-2022 (F) herdoopt VERA MOON. 25-9-2025 in beheer bij Kalya Denizcilik ve Tasimacilik Ltd. Sti. 6-3-2024 in beheer bij Kadir Colak Denizcilik Turizm ve Ticaret AS. 17-4-2026 verkocht aan Jason Shipholding Ltd., Tirana, 4-2026 vlag: Belize (V3UX8), in beheer bij Newmed Shipping S.A., Athene, 4-2026 herdoopt JASON.

JOLYN, IMO 9374686 (NB-341), 4-11-2006 gedoopt JOLYN door mevrouw Lyn Boyle en te water gelaten bij Scheepswerf Peters B.V. te Kampen, 3-1-2007 verhaald van Kampen naar Kornwerdersand, 4-1-2007 verhaald naar Harlingen, 5-1-2007 proefvaart op de Eems, 11-1-2007 te Delfzijl opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (1012) aan John McEvoy Roker Shipping Ltd., Willemstad-N.A., roepsein PJWG, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor John McEvoy. 2.528 GT. 13-1-2007 geladen met zout vertrokken op de eerste reis Harlingen naar Mäntyluoto, Finland. 11-1-2007 (e) verkocht aan Roker Shipping N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Drenth Ship Consult. 23-5-2008 in beheer bij Toner Technical & Marine Ltd. 19-7-2010 in beheer bij Corrib Ship Management Ltd., Dublin. 11-12-2020 (e) verkocht aan Eems Beheer XV B.V., Delfzijl, vlag: Nederland, roepsein PDVR, in beheer bij Corrib Ship Management Ltd., Dublin. 10-6-2021 van Antwerpen naar Silloth geladen met 3.390 ton kunstmest. 10-6-2021 op Dover Strait Traffic Separation Scheme problemen opgelopen met de machine in positie 51.17.09.0 NB. en 001.48.26.4 OL., door de bemanning gerepareerd en de reis vervolgd. 13-6-2021 te Silloth. 24-5-2026 bij loods 69-70 in de haven van Kühwerder bij Hamburg brak er brand uit aan boord, de bemanning begon met de eerste bluswerkzaamheden, de brandweer nam het over met een grootschalige blusoperatie met meerdere brandslangen. Acht mensen raakten ernstig gewond. Zeven van hen werden door de ambulancedienst van Hamburg naar nabijgelegen ziekenhuizen vervoerd. Onder de gewonden bevond zich een brandweerman die ernstig gewond raakte tijdens de bluswerkzaamheden. Eén persoon bleef ter plaatse na medische behandeling. Na de succesvolle beheersing van de brand werden uitgebreide nabluswerkzaamheden en inspecties van het getroffen gebied uitgevoerd. In totaal hebben de beroepsbrandweer van Hamburg, de vrijwillige brandweer en de ambulancedienst van Hamburg ongeveer 80 personeelsleden ingezet gedurende circa drie uur. 12-7-2026 de sleepboot WATERMAN (IMO: 8714267) gearriveerd te Hamburg om de JOLYN naar Delfzijl te brengen, 20-7-2026 vertrokken van Hamburg, 21-7-2026 gearriveerd te Delfzijl met assistentie van de WATERSTROOM. 23-7-2026 door de GYAS en WATERLELIE naar de werf van Niestern Sander gebracht om te repareren.

KOGGEGRACHT, IMO 8213720 (NB-289), 25-11-1983 opgeleverd door Miho Zosensho K.K., Shimizu (1226) als KOGGEGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Koningsgracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V. 2.368 BRT. 1-6-1995 verkocht aan Koggegracht Ltd., Douglas (I.o.M.), Isle of Man, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V. 12-12-1995 verkocht aan Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 2002 verkocht aan Corn Marine Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij S. Sohtorik, herdoopt CORN MANOR. 2004 verkocht aan Corn Manor Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Cornships Management & Agency Inc. 21-3-2005 (e) verkocht aan Noleggio e Trasporti Marittime, Monte di Procida, Italië, thuishaven en vlag: Valletta-Malta, herdoopt KANSAS RIVER. 2008 verkocht aan Teta Shipping Marine S.A., Monrovia-Liberia (A8QL9), in beheer bij Orca Denizcilik Ve Nak. Ticaret Ltd. Sti, 8-2008 herdoopt MUMTAZ AMCA. 5-2010 in beheer bij Safi Denizcilik Ve Ticaret Isletmeleri A.S. 15-1-2021 in beheer bij Beyaz Bayrak Denizcilik Ltd. Şirketi, Istanbul. 15-10-2021 vlag: Palau (TBA3726). 19-12-2021 (F) vlag: Togo (5VIL2) en herdoopt KHODR. 16-12-2021 verkocht aan Seawise Shipping Sarl., Tripoli, vlag: Togo, in beheer bij Beyaz Bayrak Denizcilik Ltd. 9-5-2022 in beheer bij Global Management & Trading, Tripoli.

Detentie te Aliğa

De KHODR werd op 7 juli 2026 in Aliğa aangehouden (Mediterranean MoU) wegens 18 tekortkomingen, waarvan er acht als ernstig werden beschouwd en de reden vormden voor de detentie: 1) Certificaat & Documenten - Goedkeuring door vlagstaat: Vermist. 2) Noodsysteem - Noodbrandpomp en bijbehorende leidingen: Niet goed onderhouden. 3) Noodsysteem - Brand oefeningen: Gebrek aan kennis. 4) Noodsysteem - Noodverlichting, batterijen en schakelaars: Niet-operatief. 5) Veiligheid van de navigatie - Radar: Niet-operatief. 6) Veiligheid van de navigatie - Monitoring van het reis- of vaarplan: Niet zoals vereist. 7) Wonen en werken - Netheid van de machinekamer: Onvoldoende. 8) Waterdicht/Weerbestendig: - Vrijboordmarkeringen: Niet correct gemarkeerd. Op op 8 juli weer vrijgegeven en mocht eenmalig naar Tripoli vertrekken voor definitieve reparaties. (Timsen, 13-7-2026).



LADY IRINA, IMO 9137038 (NB-170), 15-1-1997 technische proefvaart, 20-1-1997 officiële proefvaart en opgeleverd door Niestern Sander B.V., Delfzijl (902) aan C.V. Scheepvaartonderneming "Irina", Delfzijl (PEVE), in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 20-1-1997 vertrokken op de eerste reis. 4-2004 overgedragen aan C.V. Scheepvaartonderneming "Irina II", Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 16-11-2010 (e) herdoopt LADY IRINA. 8-7-2026 verkocht aan Kerli GmbH & Co. K.G., vlag: Antigua & Barbuda (V2IJ8), in beheer bij TAS Transatlantische Schifffahrts GmbH & Co. K.G., Haren/Ems, herdoopt KERLI. (Foto: Ruud Coster, 30-7-2026. IJmuiden).

LADY LINDA, IMO 8801113 (NB-234), 11-7-1988 kiel gelegd, 26-11-1988 te water, 31-3-1989 opgeleverd door Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. (150) als PORT LIMA aan Portline Universe S.A., Portugal. 2.351 BRT, 3.200 DWT. 1993 verkocht aan Brieze Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., St. John's-Antigua and Barbuda, 1993 herdoopt MELLUM. 1994 verkocht aan Lady Linda Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Vertom Scheepvaart- & Handel Maatschappij B.V. 1994 herdoopt LADY LINDA. 25-1-1995 in dienst bij Vertom. 12-7-2004 verkocht aan Reederei Erwin Strahlmann, thuishaven en vlag: St. John's-Antigua and Barbuda, herdoopt BURGTOR. 6-2015 verkocht aan Roland Second Maritime GmbH & Co. K.G., Antigua & Barbuda, in beheer bij Erwin Strahlmann GmbH & Co. K.G. 2021 verkocht aan Wing Shipping Ltd., Antigua & Barbuda, 8-2-2021 in beheer bij Astramar Transport Ltd. en Aquarius Shipmanagement Co., 2-2021 herdoopt WINGS. 14-12-2023 verkocht aan Tav Bosphorus Shipping Ltd., 12-2023 vlag: St. Kitts and Nevis (V4OY5), in beheer bij Çillioğlu Maden ve Denizcilik Ticaret Limited Şirketi, Istanbul, 12-2023 herdoopt LADY MINA.

Oplossing voor gestrande bemanningsleden aan boord van onveilig schip in zicht

De bemanning van de LADY MINA, die sinds 18 januari 2026 vastzit aan boord van het schip voor de kust van El Jadida, nadat ze op 13 januari vanuit Tunis waren vertrokken, heeft concrete vooruitgang geboekt in hun situatie. De openbare bekendmaking van hun ontberingen heeft de rederij ertoe aangezet formele toezeggingen te doen. De reder beloofde de volledige betaling van de lonen die al meer dan drie maanden niet waren uitbetaald en een snelle oplossing voor de dagelijkse problemen aan boord. Samir Aminov, kapitein van het schip, verklaarde: "Het management heeft ons verzekerd dat de moeilijke situatie van de bemanning volledig zal worden opgelost." De rederij erkende de realiteit van de leefomstandigheden die de bemanningsleden meldden en beloofde deze zo snel mogelijk aan te pakken, zonder echter de exacte details van de uitvoering te specificeren. Voorafgaand aan deze aankondigingen had de bemanning verklaard dat ze vastzaten op een schip dat ze als onveilig beschouwden, met de LADY MINA die ernstige technische gebreken vertoonde, met name aan de hoofdmotor. De toestand van het schip maakte veilige navigatie op de geplande Atlantische route onmogelijk, omdat het niet voldeed aan de veiligheidseisen voor een dergelijke overtocht. Geconfronteerd met deze situatie hadden de bemanningsleden een spoedige technische inspectie, betaling van achterstallig loon en repatriëring naar Azerbeidzjan en Georgië geëist. Deze verzoeken zijn door de reder in overweging genomen, hoewel er in dit stadium nog geen concrete termijn is bekendgemaakt. (Timsen, 28-1-2026).

25-1-2026 van Jorf Lasfar, Marokko naar Takoradi.

Schip met achtergelaten bemanning in beslag genomen in opdracht van de ITF

De Internationale Transportarbeidersfederatie (ITF) probeerde de repatriëring van de bemanning van de LADY MINA te regelen en verleende juridische bijstand aan de bemanning om de aanhouding van het schip te bewerkstelligen. De bemanning had veel langer gewerkt dan contractueel was vastgelegd en had recht op \$ 68.000.

De situatie begon in mei 2026, toen een van de bemanningsleden contact opnam met de ITF terwijl het schip in de haven van Las Palmas lag. Een inspectie aan boord door ITF-inspecteur Gonzalo Galan voor de Canarische Eilanden bracht ernstige tekortkomingen aan het licht, zowel wat betreft de staat van het schip als de leef- en werkomstandigheden van de bemanning.

Er bleven zes bemanningsleden aan boord van de LADY MINA, die nu in hechtenis was genomen.

De eerste zeeman die contact opnam met de ITF verzocht om hulp bij repatriëring nadat zijn arbeidsovereenkomst was verlopen. Ondanks dat hij meer dan 13 maanden aan boord had gewerkt – ruim boven de maximaal toegestane 11 maanden volgens het Maritiem Arbeidsverdrag van 2006 – en herhaaldelijk om repatriëring had verzocht, voldeed de reder niet aan zijn verplichtingen jegens de zeelieden.

De ITF-inspecteur constateerde ook dat twee zeevarenden al sinds april 2025 aan boord waren, terwijl de hoofdingenieur al sinds oktober 2024 in dienst was en sinds januari 2026 geen salaris ontving. Desondanks hield hij het schip in de lucht omdat hij geen andere keus had.

Nadat de ITF had bevestigd dat de bemanning was achtergelaten, meldde zij de zaak aan de Spaanse Maritieme Autoriteit (Capitanía Marítima), die het schip in beslag nam. De ITF beweerde verder dat de 'Lady Mina' voer zonder de vereiste wettelijke certificaten, terwijl de documentatie voor de financiële zekerheid die is voorgeschreven in de MLC (Marine Land Code), bedoeld om zeevarenden te beschermen in geval van verlating, vervalst lijkt te zijn.

In eerste instantie regelde de scheepseigenaar de repatriëring van twee bemanningsleden en betaalde hun achterstallige salarissen uit. Daarnaast werden verse proviand en drinkwater geleverd om in de directe behoeften van de bemanning te voorzien.

Weken later heeft de scheepseigenaar de resterende bemanningsleden, wier contracten zijn verlopen, nog steeds niet gerepatrieerd. Hij heeft ook geen enkele poging gedaan om het schip te repareren en is doorgegaan met het inhouden van de lonen van de bemanning.

Vrijwilligers van de liefdadigheidsorganisatie Stella Maris brachten extra voedselvoorraden naar de bemanning.

De ITF beweerde dat dit niet de eerste keer was dat de reder een bemanning op dit schip in de steek had gelaten. Het schip was in december 2024 al gemeld bij de gezamenlijke ILO/IMO-database voor het in de steek laten van zeevarenden, nadat de eigenaar de bemanning vijf maanden lang niet had betaald en hen in Djen Djen, Algerije, had achtergelaten.

In februari 2026 werden er tijdens een haveninspectie in Ghana 18 gebreken aan het schip geconstateerd. Het rapport noemde onder andere problemen met de constructie, brandveiligheid, de radio en de werk- en leefomstandigheden. (Timsen, 10-7-2026).

Oplossing voor gestrande bemanningsleden aan boord van onveilig schip in zicht

De bemanning van de LADY MINA, die sinds 18 januari 2026 vastzit aan boord van het schip voor de kust van El Jadida, nadat ze op 13 januari vanuit Tunis waren vertrokken, meldt concrete vooruitgang in hun situatie. De openbaarmaking van hun problemen heeft de rederij ertoe aangezet formele toezeggingen te doen. De reder belooft de volledige uitbetaling van de lonen die al meer dan drie maanden niet waren betaald en een snelle oplossing voor de dagelijkse problemen aan boord.

Samir Aminov, de kapitein van het schip, verklaarde: "Het management heeft ons verzekerd dat de moeilijke situatie van de bemanning volledig zal worden opgelost." Het bedrijf erkende de realiteit van de leefomstandigheden die de matrozen meldden en belooft deze zo snel mogelijk aan te pakken, zonder echter de exacte uitvoeringsdetails te specificeren.

Voorafgaand aan deze aankondigingen had de bemanning verklaard dat ze werden vastgehouden op een schip dat ze als onveilig beschouwden. De LADY MINA had ernstige technische gebreken, met name aan de hoofdmotor. De toestand van het schip maakte veilige navigatie op de geplande Atlantische route onmogelijk, omdat het niet voldeed aan de veiligheidseisen voor een dergelijke overtocht.

Geconfronteerd met deze situatie hadden de zeelieden verzocht om een spoedige technische inspectie, betaling van achterstallig loon en repatriëring naar Azerbeidzjan en Georgië. De reder heeft deze verzoeken in overweging genomen, hoewel er in dit stadium nog geen concrete termijn is bekendgemaakt. (Timsen, 10-7-2026).

LADY MENNA, IMO 9126352 (NB-304), 28-4-1995 kiel gelegd, 9-12-1995 te water gelaten bij Niestern Sander B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 807, 31-1-1996 proefvaart en opgeleverd als MENNA aan C.V. m.s. "Menna", Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 2.561 GT, 1.218 NT, 3.332 DWT, 129 TEU. 88,00 (83,90) x (12,50), 7,70 x 5,311 meter, 2.508 EPK, 1.845 kW, 6 cyl, 4 tew, 280 x 300, Caterpillar 3606TA, Caterpillar Inc., 12,5 kn., roepsein PFXO. 17-3-2004 te Delfzijl de 15 ton SWL Gantry kraan gedemonteerd en verwijderd. 15-6-2009 herdoopt LADY MENNA. 10-1-2014 (e) verkocht aan Osprey Ship 2 Ltd., Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 7-8-2018 verkocht aan Arundo A.S., Vestbjerg, Denemarken, thuishaven en vlag: Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, roepsein J8B5746, in beheer bij Venus Shipping A.p.S., Vestbjerg, Denemarken, te Aalborg herdoopt ACTIVE. 19-4-2023 (F) verkocht aan Zagor Maritime Ltd., Majuro, Marshall Islands, vlag Palau, roepsein T8A4222, 19-4-2023 herdoopt ZAGOR.



Detentie te Gulluk

De "ZAGOR" werd op 6 februari 2026 in Gulluk aangehouden vanwege 13 tekortkomingen, waarvan er vier als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding:

1) Brandveiligheid - Overig (Brandveiligheid): Ander

2) Veiligheid van de navigatie – Grafieken; Vermist

3) Veiligheid van de navigatie - Nautische publicaties: Niet bijgewerkt

4) Reddingsmiddelen – Reddingsboten: Niet-operatief

7-2-2026 vrijgegeven en vertrokken naar Alexandrië. 9-7-2026 te Sluiskil, 11-7-2026 verhaald te Sluiskil.

28-7-2026 vertrokken naar Gijon.

Een droogdok te Sluiskil, met daarin m.s. ZAGOR, maakte plotseling slagzij

Op de ochtend van 13 juli 2026 maakte een droogdok van de Norden-scheepswerf in Sluiskil plotseling een slagzij, in het dok stond m.s. ZAGOR, ex LADY MENNA van Wijnne & Barends. Het dok begon plotseling slagzij te maken, waardoor het risico ontstond dat de dokkraan zou omvallen. Duikers, Rijkswaterstaat en de duw- en sleepboten HENDRIK 9 en HENDRIK 8 kwamen ter plaatse om te helpen, waarna de kraan uiteindelijk kon worden vastgezet. De precieze oorzaak van de slagzij bleef onduidelijk. De Norden-scheepswerf – die in 2023 werd overgenomen door de Turkse chemie- en logistiekgroep Hicri Ercili – is gelegen aan het Kanaal Gent-Terneuzen. (Timsen, 15-7-2026. Foto: Henk de Winde, 28-7-2026, uitgaand bij 't-Killetje (Breskens) met bestemming Gijon).

LONGEON, IMO 9988102 (NB-322), General Cargo Ship, 6.743 GT, 8.600 DWT. 9-2022 besteld bij Atlas Tersanecilik Sanayide Ticaret AS te Turkije onder bouwnummer ATLAS 027, 1-3-2024 te water, 20-8-2024 geplande oplevering, 25-10-2024 opgeleverd als LONGEON aan Esmi SPV 4 Ltd., Malta, vlag: Nederland PDCL, in beheer bij Longship B.V., Groningen.

Aavaring met viskwekerij aan het Kielkanaal

Het schip LONGEON, onderweg van Rostock naar Bilbao, botste op 30 juli 2026 tegen een forellenkwekerij in het Kielkanaal bij Rade (district Rendsburg-Eckernförde). Het schip raakte 's ochtends door een technisch mankement onbestuurbaar en dreef de viskwekerij binnen. Onderzoekers constateerden schade aan boeien en het bezinkingsbekken. De politie schatte de schade op een bedrag tussen de 500.000 en 100.000 euro. Duikers van de politie werden ingeschakeld om de komende dagen en weken een gedetailleerde schadebeoordeling uit te voeren. Er zijn geen vissen gewond geraakt of ontsnapt. De bemanning van het schip slaagde erin de technische storing te verhelpen terwijl het schip nog op het water was en vervolgde de reis op eigen kracht. De schade aan de viskwekerij bedroeg meer dan 50.000 euro. (Timsen, 31-7-2026).



LONGPOWER, IMO 1081025 (NB-321), General Cargo Ship, 4.630 GT, 6.250 DWT, 6-2024 besteld onder bouwnummer SAS 253, 4-2027 geplande oplevering aan Longpower B.V., Groningen, in beheer bij Longships B.V., Groningen. (Foto: Koos Goudriaan, 7-7-2026, SaS Yard Waterhuizen).

MAGDALENA, IMO 8822600 (NB-340), 16-1-1990 in aanbouw voorzien van brandmerk: 5717 Z G 1989, 19-6-1990 te water, 12-7-1990 opgeleverd door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Foxhol (264) als MAGDALENA aan Carib Sun N.V., Willemstad-N.A. (PJJP), in beheer bij Ocean-Dolphin Ship Management (O.D.S.M.) N.V. 2.371 GT, 1.434 NT, 4.247 DWT. 88,29 (84,90) x 13,21 x 7,00 x 5,459 meter. 1 ruim, G 5.663 m³, 12 kn. 2.298 EPK, 1.690 kW, V-8 cyl, 4 tew, 250 x 300, 825 omw/min., Wärtsilä 8V25, Wärtsilä Diesel AB, Trollhättan. 1993 in beheer bij Heinrich Hanno & Co. B.V., Rotterdam. 1994 verkocht aan Rederij "Magdalena" B.V., Rotterdam (PFSH), in beheer bij Hanno-OAM Shipping B.V. 1998 in beheer bij

Heinrich Hanno & Co. B.V. 22-2-1994 te Sluiskil voorzien van een nieuw brandmerk: 5974 ZG 1994. 2002 in beheer bij Arklow Shipping Nederland B.V. 16-7-2004 verkocht aan Ilze Shipping Co. Ltd., St. John's-Antigua & Barbuda, roepsein V2PG8, in beheer bij Alpha Shipping Agency Ltd., Riga. 15-11-2021 (RI) verkocht aan MN Pride Shipping S.A., Vanuatu (YJXE2), in beheer bij MN Shipping Inc., 26-11-2021 (F) te Istanbul herdoopt MN PRIDE. 23-3-2022 verkocht aan SVR Maritime Corp., Liberia (5LFH2), in beheer bij Vento Deniz İşletmecileri ve Tic. Ltd. Şti., Istanbul, herdoopt SVR MERCURY. 15-8-2022 in beheer bij Suvary Gemi Kiralama ve Acenteliği A.S., Istanbul. 26-5-2026 te Vasto geïnspecteerd en aangehouden vanwege 13 tekortkomingen, waarvan er zeven als ernstig werden beschouwd, 29-5-2026 vrijgegeven en vertrokken naar Ravenna. 6-2026 vlag: Antigua and Barbuda (V2B2072).

MARIETJE DEBORAH, IMO 9481594 (NB-177), 14-4-2011 gedoopt MARIETJE DEBORAH door Deborah Danser (partner van mede-eigenaar Walter Schuur en dochter van Henk en Rita Danser) en te water gelaten bij Barkmeijer Shipyards B.V. te Stroobos onder bouwnummer 321, 4-2011 naar de afbouwpijler te Lemmer gesleept voor afbouw, 12-7-2011 proefvaart op de Eems, 14-7-2011 te Delfzijl opgeleverd aan Danser Shipping C.V., Delfzijl (PBWB), in beheer bij familie Danser-Van Gent, Delfzijl, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 3.956 GT, 8.330 DWT, 305 TEU, 126,13 (120,26) x 15,20 x 9,50 x 6,980 meter, 305 TEU, 3.060 kW, B&W-MAN 9L27/38, 14 kn. 22-7-2011 vertrokken op de eerste reis van Delfzijl naar Brunsbüttel, Duitsland. 11-2020 verkocht aan H.J. Danser Sr., M.A.D. Danser en W.J. Schuur, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en Danser en Van Gent MA C.V., Delfzijl. 6-7-2026 gearriveerd te Las Palmas de Gran Canaria. 9-7-2026 aangehouden te Las Palmas de Gran Canaria, 10-7-2026 vertrokken naar Setubal.

Schip aangehouden nadat kapitein de alcoholgrens had overschreden

De maritieme autoriteit van Las Palmas (Capitanía Marítima de Las Palmas) heeft de MARIETJE DEBORAH in beslag genomen en een borgsom van 50.000 euro opgelegd, nadat de kapitein de wettelijk toegestane alcoholgrens had overschreden tijdens een ademtest. Dit werd op 9 juli 2026 bekendgemaakt door de Directie-Generaal van de Koopvaardij (Dirección General de la Marina Mercante) van het Spaanse Ministerie van Transport en Duurzame Mobiliteit.

De maatregelen werden genomen naar aanleiding van een melding van de Nederlandse maritieme autoriteit. Deze had de Spaanse autoriteiten per e-mail laten weten dat er een vermoeden bestond dat een bemanningslid van het schip onder invloed van alcohol was.

Op dat moment stond het schip al klaar om de haven van Las Palmas op Gran Canaria te verlaten. Na ontvangst van de informatie gaf de havenmeester van Las Palmas, Ignacio Gallego, echter opdracht het schip de haven niet te verlaten.

Met de hulp van de Guardia Civil werd de gehele bemanning vervolgens onderworpen aan een alcoholtest. Volgens de maritieme autoriteit overschreed alleen de kapitein de toegestane limiet van 0,25 milligram alcohol per liter adem. Deze limiet voldeed aan zowel de Spaanse regelgeving als de internationale normen voor maritieme veiligheid. Vanwege de positieve testuitslag werd een bevel uitgevaardigd om het schip onmiddellijk aan de grond te houden. Het schip moest in de haven van Las Palmas blijven totdat de lopende controles waren afgerond. (Timsen, 9-7-2026).

MARINE PHOENIX, IMO 9072824 (NB-137), Refrigerated Cargo Ship, 7.313 GT, 4.808 NT, 7.957 DWT. 16-9-1993 te water, 7-2-1994 opgeleverd door Shin Kochi Jyuko K.K. (7038) als AMBER LILY aan Amber Ocean Corp., Panama (3FWF3), in beheer bij Phoenix Co. Ltd. 1997 verkocht aan Rothley Navigation, Panama, herdoopt MARINE PHOENIX. 1997 verkocht aan K/S UL Phoenix, Panama, in beheer bij S.A.M.A.M.A. 16-12-2003 (e) vlag: U.K., in beheer bij Zodiac Maritime Agencies Ltd. 7-2007 verkocht aan Oceanlink Reefer AS, 30-7-2007 (e) vlag: Liberia (A8NM7), in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 18-7-2012 in beheer bij Roswell Navigation Corp. 31-1-2015 verkocht aan Lilium Shipping Co. S.A., Panama (3EJD5), in beheer bij Roswell Navigation Corp. en Yugreftransflot JSC-UKE, 1-2015 herdoopt AVUNDA REEFER. 3-4-2015 in beheer bij Yugreftransflot JSC. 10-2018 in beheer bij Yugreftransflot JSC en Marine Reefer Service Pte. Ltd. 19-4-2022 in beheer bij Yustat Group Ltd. 18-6-2026 te Bangkok, Thailand. 10-7-2026 verkocht voor sloop (470 USD/TO). 31-7-2026 op de ankerplaats van Chittagong, 6-8-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

MORGENSTOND III, IMO 9213894 (NB-334), 14-12-2000 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V. (326) als MORGENSTOND III aan m.s. "Morgenstond III" C.V., Rotterdam, in beheer bij Rederij Drent, Siddeburen. 2005 verkocht aan MK Shipping B.V., Leiden, 24-11-2005 overgedragen aan Emsmoon NTH Schiffahrts, Papenburg/Ems, vlag: Antigua en Barbuda, in beheer bij Marlow Ship Management, Hamburg, herdoopt EMSMOON. 3-12-2015 door een misverstand tegen de Friesenbrücke over de Eems, van de Wunderline tussen Groningen, Leer en Bremen, gevaren, de schade was aanzienlijk, de brug en de fundering moesten geheel gesloopt en weer geheel opgebouwd worden, geplande oplevering in de zomer van 2026. 6-10-2007 in beheer bij Grona Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Papenburg en Marlow Ship Management, Hamburg. 28-7-2010 in beheer bij Grona Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Papenburg. 22-10-2019 (e) verkocht aan Hermann Lohmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Helas", Limassol-Cyprus, roepsein 5BJE5, in beheer bij Hermann Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., 22-10-2019 herdoopt HELAS. 27-11-2019 te Erith, U.K. 28-11-2019 te Erith herdoopt SANDOE. 29-11-2019 te Dordrecht. 30-11-2019 van Dordrecht naar Rouen. 23-11-2020 te Delfzijl. 12-2020 te Delfzijl herdoopt

HELAS. 11-12-2024 verkocht aan Fri St Marine S.A., Jamaica (6YWT3), in beheer bij Kalya Denizcilik ve Taşımacılık Limited Şirketi, Istanbul, 12-2024 herdoopt STOLYA. 4-2025 vlag: Barbados (8PZP9), 28-4-2025 in beheer bij Vasto Marine Gemi Isletmeciligi ve Denizcilik Ltd Sti Gungor Sokak, Istanbul. 10-6-2026 verkocht aan Marcon Shipping & Trading Ltd., Barbados (8PZP9), in beheer bij Aquamar Ship Management SL, Barcelona, 6-2026 herdoopt STOLYA A.



NOORDBORG, IMO 5254498 (NB-310), 2-3-1962 te water gelaten, 1-5-1962 opgeleverd door N.V. Dok- & Scheepsbouw Mij. "Makkum" (1) als NOORDBORG aan N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf, Delfzijl. Roepsein PGHM, 397 BRT, 518 DWT. 8,5 kn. 220 EPK, 160 kW, Brons 4ED, N.V. Appingedammer Brons Motorenfabriek. 8-1970 de NOORDBORG figureerde in de bekende TV-serie van "Pipo de Clown" - "Pipo's reis naar Bizarra", daarvoor werd zelfs de woonwagen aan dek gehesen en vertrok het schip elke morgen van de Wagenborg Terminal in Delfzijl voor opnames op de Eems. 3-6-1975 verkocht aan Scheepvaartbedrijf Azolla, Delfzijl, roepsein PCWY, in beheer bij Wagenborg Scheepvaart B.V., Delfzijl voor Jan Potkamp te Holten, Geert Bruins te Groot Amers en Evert Huisman te Loenen a/d Vecht, herdoopt AZOLLA. 26-1-1978 verkocht aan H.H. Hazendonk, Molenaarsgraaf, roepsein PCML, herdoopt ALK. 28-3-1991 bij Wells Next The Sea aan de grond, later vlot gebracht, total-loss verklaard, daarna niet meer commercieel gevaren. 4-10-1991 gearriveerd te Dordrecht. 23-7-1991 verkocht aan Dick van der Kamp Shipsales B.V., Hellevoetsluis. 23-11-1992 verkocht aan H.P. Klaassen, Monnickendam, roepsein PDIP, herdoopt CASPER. 1992 opgelegd te Dordrecht, later te Kampen en daarna te Zaandam. 5-2009 door Herman Paul en Lidwina Klaassen verkocht aan Dick van der Kamp Shipsales B.V. 18-5-2009 gearriveerd te 's-Gravendeel. 29-6-2009 te Hellevoetsluis in droogdok Jan Blanken gezet voor reparatie. 7-2009 herdoopt NOORDBORG. 2009 tot 2014 opgelegd te 's-Gravendeel. 29-9-2014 verhaald door de sleepboten THIJS-B en GEPKE (duwend) 's-Gravendeel naar Slikkerveer en daar opgelegd. 1-4-2019 opgericht Stichting MS Noordborg te Haulerwijk met het doel de NOORDBORG te kopen om daarin het in 2016 gesloten Appingedammer Bronsmotorenmuseum in onder te brengen. De stichting startte een crowdfunding-actie om het schip te kunnen aanschaffen. 11-7-2019 op een veiling van de coaster NOORDBORG is het hoogste bod € 57.000 geworden. 'Het schip wordt niet gegund', liet eigenaar Dick van der Kamp van Dick van der Kamp Shipsales te Ridderkerk weten. De stand van zaken per 31 januari 2022: Crowdfunding € 27.415, Toezegging TVM Foundation € 5.000, Toezegging Zeeuwse sponsor € 15.000, Diverse toezeggingen € 10.000, Totaal ruim € 57.400 van het benodigde projectbudget. 2021 op de helling bij Scheepswerf Van Grevenstein Krimpen a/d Lek. 2021 terug te Slikkerveer. 7-2026 met de sleepboten GEPKE en GEPKE II verhaald naar Scheepswerf Van Grevenstein B.V., Krimpen a/d Lek. 5-8-2026 met de sleepboten CHELSEA B en RODIE 2 van Krimpen a/d Lek naar de Houthaven te Amsterdam gebracht. (Foto NOORDBORG: Koos Goudriaan, 28-07-2026, Scheepswerf Van Grevenstein).

ONEGO OTRA, IMO 9535606 (NB-291), General Cargo Ship, 6-12-2008 kiel gelegd, 30-11-2010 opgeleverd door Damen Shipyards Yichang Co. Ltd. (567310) als JORK aan Joreda Shipping Co. Ltd., Antigua and Barbuda (V2QF5), in beheer bij Eckhoff G.m.b.H. & Co. K.G. 8.059 GT, 3.909 NT, 10.872 DWT. 145,65 (136,80) x 18,25 x 19,29 x 10,30 x 7,400 meter. 30-11-2010 verkocht aan Jork B.V., Antigua and Barbuda (V2QF5), in beheer bij Eckhoff G.m.b.H. & Co. K.G. 16-4-2012 in beheer bij Reederei Heinz Corleis K.G., Drochtersen.



8-9-2021 verkocht aan Schiffahrts UG (haftungsbeschränkt) & Co. KG MS "Jork", Antigua and Barbuda, in beheer bij Reederei Heinz Corleis K.G., Drochtersen. 2022 in charter bij Onego Shipping & Chartering B.V., Rhoon, 6-2022 herdoopt ONEGO OTRA. (Foto ONEGO OTRA: Canadian Coast Guard, 7-2026).

Aan de grond gelopen nabij St. Ours Island

De ONEGO OTRA liep op 30 juni 2026 rond 16:40 uur aan de grond op de Saint Lawrence-rivier, nabij Île Saint-Ours in Contrecoeur, op positie 45.55 NB en 073.13 WL. Het schip was rond 15:00 uur vanuit Montréal vertrokken op weg naar New Orleans. Bijna twee weken na het incident, op 11 juli, begonnen de overslagwerkzaamheden met behulp van de eigen kranen van het schip. De Canadese sleepboten OCEAN SEA HAWK (MMSI: 316027937) en OCEAN SURF SCOTER (MMSI: 316022597) werden ingezet voor het transport van de overslag. De loodsboot OCEAN CHAMPLAIN II (IMO: 8684644) maakte verschillende tochten tussen Sorel, Quebec, en de ONEGO OTRA.

Volgens de Canadese kustwacht was een roerprobleem de oorzaak van de aanvaring. Er was geen sprake van vervuiling en de kustwacht bleef ter plaatse om ervoor te zorgen dat de bergingswerkzaamheden veilig werden uitgevoerd.

Er was een verboden zone rond het schip ingesteld. Dronevluchten waren niet toegestaan binnen een straal van twee zeemijl en tot een hoogte van 2000 voet. Pleziervaartuigen moesten een afstand van 250 meter bewaren. (Timsen, 12-7-2026).

Vrachtschip vlotgetrokken door drie sleepboten

Een eerste bergingspoging op 14 juli door vier sleepboten van de Ocean Group werd na ongeveer acht uur afgebroken, het schip kon niet vlot gebracht worden.

De ONEGO OTRA is op 26 juli succesvol vlotgetrokken door de sleepboten OCEAN COMEAU, OCEAN INTREPID en OCEAN CLOVIS T., daarna naar Sorel, Ontario, gesleept. (Timsen, 27-7-2026).

ORION, IMO 9143415 (NB-143), 24-6-1997 kiel gelegd, 17-10-1997 te water gelaten, 29-1-1998 opgeleverd door Kröger Werft G.m.b.H. & Co. K.G., Schacht-Audorf (1543) als BREMER ZUKUNFT aan Bischoff Schiffahrts G.m.b.H. & Co. m.s. Bremer Zukunft K.G. Leer-Duitsland (DQZZ), in beheer bij B. Bischoff Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 26-7-2000 herdoopt ADMIRAL STAR. 11-9-2001 herdoopt UPPLAND. 9-1-2004 herdoopt CONDOR. 24-1-2005 (e) verkocht aan m.s. "Condor" Gebr. Winter G.m.b.H. & Co. K.G., vlag: Antigua and Barbuda, in beheer bij Reederei Gebr. Winter G.m.b.H. & Co. K.G. 2006 verkocht aan V.o.F. Orion, Sneek (PHIA), in beheer bij Douwe Visser, 15-11-2006 bij Damen Wilton Shipyard te Schiedam herdoopt EUROPE ORION (charternaam). 17-11-2006 van Schiedam naar de Waalhaven om te laden, 17-11-2006 vertrokken naar Drogheda, 28-2-2008 gearriveerd aan de Lloydkade te Rotterdam, 28-2-2008 daar gezien met de naam ORION op het voorschip.

Bemanning van m.s. ORION assisteerde bij brand

Op de ochtend van 10 juli 2026 brak er een grote brand uit op een plezierjacht op de Dordtsche Kil bij Dordrecht. De bemanning van de ORION, onderweg van Immingham naar Moerdijk, snelde te hulp en begon direct met het blussen van de vlammen. De met spoed opgeroepen brandweerlieden zetten de bluswerkzaamheden voort met assistentie van het K.N.R.M., ook werd een ambulance ingezet. De brand op het jacht veroorzaakte aanzienlijke rookontwikkeling. Volgens Rijkswaterstaat is het scheepvaartverkeer niet verstoord. De oorzaak van de brand is nog niet bekend. (Timsen, 10-7-2026).



PARKGRACHT, IMO 8520214 (NB-341), 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). 23-7-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong, 29-7-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Willem Koper, 11-2-2007).

PIERRE DOUX, IMO 9063653 (NB-101), Refrigerated Cargo Ship, 9.438 GT, 9.357 DWT. 29-12-1995 opgeleverd door Stocznia Gdanska S.A. (B508/31) als PIERRE DOUX aan Lorient Maritime S.A., Nassau-Bahamas (C6NP6), in beheer bij Enterprises Shipping & Trading S.A. 9.438 GT, 170 TEU, 21 kn. 13.609 EPK, 10.010 kW, B&W-Cegielski. 2003-2004 in de pool van Seatrade Groningen B.V. 11-2011 herdoopt HAINAN BAOSHA 012. 3-2013 verkocht aan Giralda Shipping Corp., 3-2013 vlag: Panama, 15-3-2013 in beheer bij Norbulk Shipping (U.K.) Ltd., herdoopt MARBELLA CARRIER. 9-2021 vlag: Marshall Islands. 18-11-2025 verkocht aan Amalfia International Corp., vlag: Marshall Islands, in beheer bij Amalfia International Corp. en Baltmed Reefer Services Ltd., 11-2025 herdoopt FRIO ANTARCTICA. 1-2026 vlag: Bahamas (C6JL2), 27-1-2026 in beheer bij Baltmed Reefer Services Ltd. 6-2026 verkocht voor sloop naar India (565 USD/TO). 30-6-2026 van Port Louis, Mauritius naar Alang. 10-7-2026 op Bhavnagar Anchorage, 14-7-2026 op Alang Anchorage, 17-7-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

POLARIS, IMO 6421581 (NB-331) 10-11-1964 opgeleverd door Jadewerft G.m.b.H., Wilhelmshaven (96) als ELLEN MAHLER aan Käthe & Heinrich Mahler, Hamburg-B.R.D. 12-1964 verkocht aan Käthe Mahler, Flensburg-B.D.R., in beheer bij Brink & Wölffel G.m.b.H., Flensburg. 1965 verkocht aan Reederei I.K. Blase, Loga-B.R.D., 1965 herdoopt CONGER. 1973 verkocht aan A.K. Boerma, Groningen, in bevrachting bij N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiekantoor, herdoopt POLARIS. 1-6-1977 verkocht aan Farouk Rassem Wazzi Moukahal & Ahmad Hassan Zeido, Beirut-Libanon, in beheer bij Union Commercial Co., Beirut, herdoopt RABUNION X. 1985 verkocht aan Rabunion Maritime Agency, Beirut-Libanon, in beheer bij Union Commercial Co., Beirut. 1992 verkocht aan Farouk Moukahal, Beirut-Libanon, in beheer bij Union Commercial Co., Beirut. 1994 verkocht aan Saidoun M. Shipping Co. S.a.r.L., Beirut-Libanon, in beheer bij Rassem Trading Co. Ltd., Beirut, 1994 herdoopt BEYTOUTH II. 1994 verkocht aan Saidoun M. Shipping Co. SARL, Beirut-Libanon, in beheer bij Rassem Shipping Agency, herdoopt LADY K. 1998 herdoopt NATACHA J. 23-9-2002 in beheer bij Rabunion Maritime Co., Beirut. 6-9-2004 verkocht aan El Bessat, Beirut, vlag: Noord Korea, herdoopt ASALAH II. 9-5-2005 (e) verkocht aan K. Hijazi, Amman, vlag: Noord Korea. 24-3-2008 vlag: Sierra Leone. 2008 verkocht, 17-11-2008 vlag: Moldavië. 29-6-2009 (e) vlag: Noord Korea, in beheer bij Hassan Gas, Sharjah, 26-6-2009 (e) herdoopt BASSANT. 12-2010 verkocht aan Aljehani Shipping & Sons Est., Aqaba, vlag: Noord Korea, in beheer bij Coral Technical Services, Amman. 5-2-2015 in beheer bij Al Jerf Shipping LLC. 10-2016 vlag: onbekend. 5-2018 verkocht aan onbekende koper, 5-2018 vlag: Tanzania, 5-2018 herdoopt AL HASAN. 4-2025 verkocht aan Silk Road Shipping Lines Ltd., Majuro MH, Marshall Islands, vlag: Honduras, 4-2025 herdoopt MASTURAH. 6-2026 vlag: Comoros (D6A4501).



PRIDE OF BRAILA, IMO 9141340 (NB-336), 17-5-1998 te water, 21-7-1998 opgeleverd door Santierul Naval Braila S.A., Braila (1382) als PRIDE OF BRAILA aan Pride of Braila B.V., Veere, in beheer bij Rederij Gefonzo B.V. 2003 thuishaven: Rotterdam. 1-2004 thuishaven: Wenen, vlag: Oostenrijk (OENH). 4-2009 verkocht aan MS "Pride of Braila" Schiffahrtsgesellschaft m.b.H., St. John's-Antigua and Barbuda (V2EH6), in beheer bij Rhein- Maas- und See Schiffahrtskontor G.m.b.H., Duisburg en Rhenus Maritime Services G.m.b.H. 16-12-2010 (e) in beheer bij Pride Schiffsverwaltung G.m.b.H. 11-1-2012 gearriveerd te 's-Gravendeel en opgelegd. 3-2013 (e) verkocht aan Commerz Real Mobilienleasing, Düsseldorf, vlag: Antigua and Barbuda. 12-6-2014 (e) verkocht aan AR Shipping & Trading Ltd., Panama (3EPQ4), in beheer bij AR Shipping & Trading Ltd. en Midway Shipping & Chartering Ltd., Istanbul, 14-6-2014 van 's-Gravendeel naar Scheepswerf Hoebée B.V., Dordrecht. 7-2014 herdoopt NALL. 18-7-2014 van Dordrecht. 26-7-2014 te Royal Portbury Docks, Avonmouth. 2014 in beheer bij AR Shipping & Trading Ltd. en Savros Denizcilik Ltd. Sti. 9-2020 in beheer bij AR Shipping & Trading Ltd. en Hanem Denizcilik Ve Yapi Ticaret A.Ş. 21-12-2022 verkocht aan NK Pearl Shipping & Trading Co., Malakal Harbor-Palau (T8A4109), in beheer bij Esenyali Gemi Isletmeciligi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, herdoopt NK PEARL. 12-2025 vlag: Kameroen (TJMC787). 19-1-2026 verkocht aan 2S Maritime Ltd., vlag: Kameroen (TJMC787), in beheer bij CF Marine LLC, Baku, Azerbaidjan, 1-2026 herdoopt CF AIDA. 7-2026 vlag: Sierra Leone (9LS2316). (Foto: Leo Schuitemaker, 7-6-2006, Rotterdam).

RIJNBORG, IMO 8922278 (NB-335), 15-3-1991 te water gelaten, 15-5-1991 opgeleverd door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Foxhol (267) als RIJNBORG aan C.V. Scheepvaartonderneming "Rijnborg", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, roepsein PHFS. 29-12-1998 verkocht aan Rederij m.s. Wilfried Waller K.G., Hemmoor, thuishaven: Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 3-2001 thuishaven: Willemstad-N.A., roepsein PJLO. 21-5-2006 herdoopt RHINBORG. 21-8-2006 (e) in beheer bij Wilfried Waller K.G., Hemmoor. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 2012 verkocht aan Messenger Shipping S.A., Panama, roepsein 3FFFE2, in beheer bij Munamar Denizcilik Ticaret Ltd., 3-2012 te Tuzla overgedragen en herdoopt LADY NUR. 22-2-2013 in beheer bij GN Group Corp. Panama Istanbul Merkez Subesi, Istanbul. 20-5-2013 verkocht aan GN Maritime S.A., Panama, in beheer bij GN Group Corp. Panama Istanbul Merkez Subesi, Istanbul. 25-10-2023 van Izmail, Oekraïne naar Pozzallo, Italië. 28-10-2023 op Bosphorus North Anchorage, 31-10-2023 op Bosphorus Anchorage en vertrokken naar Pozzallo. 1-11-2023 voor de kust van Ambarlı motorstoring opgelopen, het IGT Center of Coastal Safety zette de sleepboten KURTARMA 12 (IMO 9854404) en KURTARMA 2 (IMO 271005005) in, die het schip op sleeptouw namen en vergezeld van een loods is de LADY NUR veilig afgemeerd voor de kust van Istanbul in positie 40.59.05 NB en 028.57.60 OL. 2-11-2023 vertrokken naar Pozzallo, 4-11-2023 ETA te Pozzallo. 3-4-2024 verkocht aan EY Pearl Shipping & Trading, St. Kitts and Nevis (V4WE5), in beheer bij Esenyali Gemi Isletmeciligi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, herdoopt EY PEARL. 19-9-2024 in beheer bij Hich Denizcilik Ticaret Ltd. Sti., Istanbul. 6-2025 vlag: Tanzania (5IM290), herdoopt WAVE. 28-5-2025 in beheer bij Esenyali Gemi Isletmeciligi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul. 17-11-2025 verkocht aan Baliyas Ship Management Co., 11-2025 vlag: Kameroen (TJM11S), in beheer bij Esenyali Gemi Isletmeciligi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul. 2-6-2026 verkocht aan Yuksekdog Shipping Ltd., 6-2026 vlag: Somalië (T5WA2), 6-2026 herdoopt AZD 28.



SAMSKIP KVITNOS, IMO 9642576, Ro-Ro Cargo Ship, 9.132 GT, 2.740 NT, 4.900 DWT. 18-4-2013 kiel gelegd, 12-9-2014 te water bij Tsuji Heavy Industries (Jiangsu) Co. Ltd., Zhangjiagang JS (NB0033), 23-6-2015 opgeleverd als KVITNOS aan Skipafelagid Nor Lines SP/F, Faroe Islands (OZ2149), in beheer bij Nor Lines AS en Nor Lines Rederi AS. 119,896 (117,539) x 20,792 x 7,902 x 6,000 meter. 120 TEU. 990 meter opstelling. 15,5 / max. 18,9 kn. 5.283 EPK 3.940 kW, 9 cyl 4 tew, Bergens-Rolls-Royce Marine B35:40L9P (op LNG). 8-2017 in beheer bij Fjord Shipping AS, Måløy, Noorwegen. 7-2020 herdoopt SAMSKIP KVITNOS. 29-12-2021 verkocht aan NavNos B.V., Rotterdam (23-4-2020 opgericht), 12-2021 vlag: Noorwegen (NIS) (LAPY8), in beheer bij Samskip HF en Nav-Tech B.V., Rotterdam. 18-12-2025 MYC Atlantic Liner AS, in beheer bij Samskip HF en Nav-Tech B.V., Rotterdam. 14-7-2026 verkocht aan NavNos B.V., 7-2026 thuishaven Rotterdam (PDBA), in beheer bij Samskip HF en Nav-Tech B.V., Rotterdam. (Foto: Marcel Coster, 25-9-2025, IJmuiden).

SEAWAY, IMO 1039266 (NB-241), 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, 17-7-2026 opgeleverd aan Boskalis Westminster Shipping B.V., Papendrecht, vlag: Cyprus (5BPV6), in beheer bij N.V. Koninklijke Boskalis. 17-7-2026 vertrokken naar zee, ging werken voor zandsuppletie bij Huisduinen.

SOMERS ISLES, IMO 9243930 (NB-328), in aanbouw als ECLIPS, 8-11-2001 te water gelaten, 19-11-2001 (e) gedoopt SOMERS ISLES, 15-12-2001 opgeleverd door Tille Scheepsbouw B.V., Kootstertille (341) aan C.V. m.s. "Eclips" Scheepvaartbedrijf, Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., Harlingen. 22-3-2006 black-out en tegen een dam gevaren van Fairmont Hamilton Hotel op Bermuda, door de sleepboot EDWARD M. STOWE vlot gebracht. 2006 verkocht aan Hohebank Shipping Ltd., Rochester-U.K. (MPTH7), in beheer bij Intrada Ships Management Ltd., Rochester voor Scot Lines U.K., Inverness, 21-11-2006 overgedragen en herdoopt SCOT ISLES. 29-3-2021 verkocht aan Scotline Ship Owners Ltd., Rochester-U.K. (MPTH7), in beheer bij Intrada Ships Management Ltd., Rochester voor Scot Lines U.K., Inverness, 3-2021 herdoopt SCOT BAY. 12-2024 vlag: Isle of Man (MPTH7). 3-4-2025 van Amsterdam naar Teignmouth. 10-4-2025 bij het aanlopen van de haven van te Teignmouth op de rivier de Teign aan de grond gelopen, bij hoog water in de avond vlot gebracht en afgemeerd te Teignmouth. 3-5-2025 in beheer bij JR Ship Management B.V., Harlingen. 24-6-2026 verkocht aan Scot Bay Maritime Inc., Antigua and Barbuda (V2B2076), in beheer bij K & E Shipping Management Ltd., Maidstone, Kent, herdoopt SCOT BAY.

STATENDAM, IMO 8919245 (NB-340), 3-4-1992 te water, 5-1-1993 opgeleverd Fincantieri C.N. Italiana S.p.A, Monfalcone (5881) als STATENDAM aan Wind Surf Ltd., Nassau-Bahamas (C6TV), in beheer bij Holland America Line. 55.451 GT, 26.945 NT, 7.637 DWT. 219,21 (185,00) x 30,83 x 19,13 x 7,716 meter. 1.629 passagiers, 129,45 en 1.812,3 ton bunkers. 20 kn. 46.984 EPK, 34.560 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer 12ZAV40S, 3 x 8 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer 8ZAL40S, Fincantieri-Cant. Nav. Italiana S.p.A. (Grandi Motori), Triëst. 25-4-1996 verkocht aan HAL Nederland N.V., Rotterdam, roepsein PHSG, in beheer bij Holland America Line Westours Inc. 2012 in beheer bij Holland America Line N.V., Seattle, WA. 2015 verkocht aan Carnival Plc (Carnival U.K.), in beheer bij Carnival Corp., Doral, Florida, 22-10-2015 te Singapore, 27-10-2015 te Sembawang, Singapore overgedragen, vlag: UK, roepsein 2IYM9, herdoopt PACIFIC EDEN. 4-11-2015 vertrokken van Sembawang, Singapore naar Fremantle, 10-11-2015 ETA te Fremantle. 4-2018 verkocht aan Cruise & Maritime Voyages Ltd., Purfleet voor overdracht in april 2019. 3-

4-2019 om 07:08 uur te Singapore, om 12:51 uur van Singapore naar Sembawang, om 16:32 uur te Sembawang, 3-4-2019 om 19:50 LT overgedragen aan Cruise & Maritime Voyages Ltd., 3-4-2019 (e) in beheer bij Global Cruise Lines Ltd., Athene, herdoopt VASCO DA GAMA. 6-2019 verkocht aan Mythic Cruise Ltd., Bahamas, in beheer bij Global Cruise Lines Ltd., Athene. 6-3-2020 te Laem Chabang. 8-3-2020 te Singapore. 27-3-2020 Fremantle. 13-4-2020 te Cape Town. 14-4-2020 van Cape Town naar Tilbury, 1-5-2020 te Tilbury. 20-6-2020 bij vertrek naar Leixões aangehouden door UK Maritime and Coastal Agency. 8-2020 in beheer bij V Ships Leisure SAM. 17-11-2020 verkocht aan Mystic Ocean S.A., Portugal (Madeira) (CQEP2), in beheer bij V Ships Leisure SAM, Monaco. 4-7-2021 in beheer bij V Ships Monaco SAM, Monaco. 24-1-2022 in beheer bij V Ships Leisure SAM, Monaco. 25-4-2026 te Lissabon na afbreken cruise. 28-4-2026 in het droogdok van de Damen Shipyard te Brest. 9-5-2026 geplande cruise vanaf Hamburg. 17-5-2026 uit dok en proefvaart. Een 18-daagse cruise "Rond de Britse Eilanden" geannuleerd. 9-6-2026 een 14-daagse Noordkaapcruise vanuit Hamburg geannuleerd. 2-7-2026 reis "Noorwegen en IJsland". 16-7-2026 op cruise.

Nog een cruise geannuleerd

Nicko Cruises heeft opnieuw een reis van de VASCO DA GAMA geannuleerd. Dit is de zesde cruise die is afgezegd sinds het schip eind april 2025 voor noodreparaties naar een scheepswerf in Brest ging. Nicko Cruises heeft onlangs passagiers laten weten dat een 14-daagse cruise door Noorwegen en Scandinavië, die gepland stond voor vertrek op 2 juli, niet doorgaat omdat het schip nog steeds in het droogdok ligt. De geannuleerde reis zou gedurende twee weken bestemmingen in Noorwegen en Scandinavië aandoen. Passagiers die de cruise hadden geboekt, met aanlegplaatsen in onder andere Hammerfest, Ålesund en Bergen, ontvingen een e-mail van Nicko Cruises waarin de annulering van het vertrek werd toegelicht. Het schip verliet Brest uiteindelijk op 11 juli kort na 14.00 uur met een verwachte aankomsttijd in Kiel op 15 juli, waar de eerste cruise na de reparaties, bestemd voor Denemarken, Zweden en Polen en die tien dagen zou duren, op 16 juli zou beginnen. (Timsen, 11-7-2026).



STOLT KIKYO, IMO 9156565, Chemical/Oil Products Tanker, 6.426 GT, 3.549 NT, 11.545 DWT. 4-2-1998 kiel gelegd, 24-7-1998 opgeleverd door Fukuoka Shipbuilding, Fukuoka (1202) als STOLT KIKYO aan NYK Stolt Shipholding Inc., Liberia (ELUI5), in beheer bij Stolt-Nielsen Singapore Pte. Ltd., Singapore en Stolt Parcel Tankers Inc., Greenwich. 117,267 (110,00) x 20,83 x 11,20 x 8,760 meter. 20 wingtanks, L 12.299 m³, 20 ladingpompen. 13,4 kn. 5.280 EPK, 3.884 kW, 6 cyl, 2 tew, 350 x 1050, B&W 6L35MC, Mikita Corp. 2008 in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 11-2023 vlag: Singapore (9V8792). 6-2026 verkocht aan Alang Breakers, India. 2-7-2026 te Krishnapatnam, India. 4-7-2026 van Krishnapatnam naar Alang, 13-7-2026 ETA te Alang. 18-7-2026 gearriveerd op de ankerplaats bij Bhavnagar, 22-7-2026 gearriveerd op de ankerplaats bij Alang, 25-7-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Chris Howell, 5-5-2017, Bluff, New Zealand).

STOLT MAGNESIUM, IMO 9739317 (NB-299), Chemical/Oil Products Tanker, 26-2-2014 contract, 30-10-2015 kiel gelegd, 6-9-2016 te water, 13-1-2017 opgeleverd door AVIC Dingheng Shipbuilding Co. Ltd. (AD0042) als CTG MAGNESIUM aan Magnesium LLC, Marshall Islands (V7LR5), in beheer bij Hansa Tankers Management AS en Selandia Ship Management (India) Pvt. Ltd. 17.139 GT, 8.365 NT, 27.500 DWT. 165,131 (154,935) x 26,97 x 13,60 x 10,516 meter. Machine: MAN B&W S50ME-B9.3-TII. 5-6-2017 verkocht aan Hanyue Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Odfjell Tankers AS en TB Marine Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 1-2021 verkocht aan Stolt Magnesium B.V., Monrovia-

Liberia (D5ZE6), in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 31-1-2021 herdoopt STOLT MAGNESIUM. 18-3-2021 verkocht aan Sea 171 Leasing Co. Limited, Monrovia-Liberia (D5ZE6), in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 9-9-2025 verkocht aan Stolt Magnesium B.V., Monrovia-Liberia (D5ZE6), in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 30-6-2026 van Kandla, India. 13-7-2026 van Sohar, Oman naar Port Klang. 14-7-2026

Brand na explosie veroorzaakt door externe oorzaak

De STOLT MAGNESIUM vatte op 14 juli 2026 vlam na de explosie van een onbekend extern apparaat, terwijl het schip op de Arabische Zee voor de kust van Oman voer.

Het incident vond plaats om 00:40 uur (20:40 GMT op 13 juli) en veroorzaakte een brand in de machinekamer van het schip. Alle bemanningsleden waren veilig en er was niemand vermist. De bemanning is begonnen met het blussen van de brand.

De Britse maritieme handelsdienst meldde een incident op 40 zeemijl ten noordoosten van Qalhat in Oman, wat overeenkwam met de locatie van de STOLT MAGNESIUM. (Timsen, 14-7-2026).

STOLT SYPRESS. IMO 9150315 (NB-341), 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. Odjell 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, 11-7-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

SWALLOW, IMO 9136125 (NB-328) 25-5-1996 proefvaart en opgeleverd door Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand (571) aan C.V. Scheepvaartonderneming "Swallow", Hoogezand, in beheer bij B&N B.V. Kustvaartbedrijf Moerman voor Bylock & Nordsjöfrakt A/B, Skärhamn. 2003 verkocht aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Westplate", Leer, thuishaven: Gibraltar, in beheer bij Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 22-2-2003 tijdens een dokbeurt te Delfzijl herdoopt WESTERLAND. 24-5-2004 verkocht aan Logistica Integral Gallega S.L., Santa Cruz de Tenerife, vlag: Spanje, herdoopt SWALLOW. 2-2009 (e) in beheer bij Compania Maritima Sicar S.A., Madrid. 6-8-2017 (e) verkocht aan Lumen Transport Ltd., Tallinn, vlag: Antigua & Barbuda (V2QS5), in beheer bij Atrica-Marine Ltd., Tallinn, herdoopt LUMEN. 28-4-2026 verkocht aan Octo Prime Shipping Ltd., Antigua and Barbuda (V2QS5), in beheer bij Octopus Gemi Isletmeciligi Ticaret Ltd. Sti, Istanbul, 4-2026 herdoopt OCTO PRIME.

THAMESBORG, IMO 9546459 (NB-335), 22-8-2012 (e) kiel gelegd, 15-11-2012 gedoopt THAMESBORG door mevr. Huang Shan en te water gelaten voor rekening van Koninklijke Wagenborg bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai onder bouwnummer H1595A, 31-1-2013 opgeleverd aan Thamesborg Beheer B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 14.695 GT, 7.626 NT, 12.359 DWT, lengte 172,28 (161,65) meter, breedte 21,49 meter, holte 12,31 meter. 4 kranen van 60 ton SWL, 7.500 kW, Wärtsilä 6L46F. 4-2-2013 vertrokken op de eerste reis naar Thailand, vandaar naar Singapore, Brazilië en Argentinië. 13-3-2013 (e) in reparatie. 9-7-2013 vanaf Batam gearriveerd bij Sembawang Shipyard te Singapore achter de sleepboot SALVERITAS. 18-9-2013 na de krukas gewisseld te hebben vertrokken van de ankerplaats bij Singapore naar Durban, 2-10-2013 ETA te Durban. 13-12-2019 in aanvaring gekomen met de sluismuur van het Canso-kanaal in Nova Scotia, terwijl het de sluis vanuit het noorden binnenvoer in positie 45.39.00 NB en 061.25.00 WL, om 16:00 uur. 17-12-2019 reis vervolgd. 18-8-2025 van Lianyungang, China, 7-9-2025 onderweg van Lianyungang naar Baie Comeau, Quebec Straat Franklin aan de grond gelopen. 9-10-2025 vlot gebracht met hulp van ijsbreker BOTNICA en de Canadese sleepboot BEVERLY M I. 24-10-2025 onder begeleiding van de ijsbreker BOTNICA (IMO: 9165877) en de sleepboot BEVERLY M I (IMO: 9084047) gearriveerd Baie Comeau om te lossen. 24-12-2025 op eigen kracht vertrokken van Baie Comeau naar Turkije om te repareren, tijdens de overtocht geëscorteerd door de PRINCESS van Boskalis. 10-12-2025 gearriveerd bij İcdaş-Shipyard bij Çanakkale in de Zee van Marmara voor de reparatie.

Eerste stuurman van de THAMESBORG geschorst

De eerste stuurman van het vrachtschip THAMESBORG van de Nederlandse rederij Wagenborg is door het Tuchtcollege voor de Scheepvaart voor drie weken geschorst, waarvan twee weken voorwaardelijk. Volgens het college heeft de officier van de wacht onvoldoende invulling gegeven aan zijn verantwoordelijkheid voor een veilige navigatie, toen het schip in september 2025 vastliep op een niet eerder in kaart gebrachte ondiepte in de Canadese Noordwestelijke Doorvaart.



THEODORA (3), IMO 9005338 (NB-331), aanvankelijk in aanbouw als STELLA WEGA, 9-3-1991 gedoopt THEODORA door mevr. L. v.d. Poel-Splunter en te water gelaten, 12-4-1991 opgeleverd (BV) door B.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (658) aan Scheepvaartmaatschappij Castor B.V., Rotterdam (PHYG), in beheer bij Rederij Theodora B.V. 4.098 BRT, 1.460 NRT, 6.616 DWT. 110,60 (104,29) x (17,00) x 9,36 x 7,050 meter. Tankschip voor het vervoer van bitumen, 9 ladingtanks, 5.138 m³, 3 ladingpompen, totaal 930 ton/uur, 380 ton bunkers, verbruik 13,2 ton/dag, 14,5 mijl. 3.569 EPK, 2.625 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä, Wärtsilä Diesel Oy, Vaasa/Vasa. 2001 verkocht aan Bulgersteyn B.V., Rotterdam, in beheer bij Rederij Theodora B.V. 6-4-2004 op weg naar het Kieler Kanaal bij de monding van de Elbe in aanvaring gekomen met de Duitse BJORN M. (bouwjaar 1955, 328 BRT), na een korte reparatie de reis voortgezet, 7-4-2004 vertrokken van Brunsbüttel naar Malmö, 7-4-2004 de BJORN M. arriveerde te Hamburg met schade aan o.a. de brug. 3-2007 in beheer bij Tarbit Tankers B.V., Dordrecht en Tarbit Tankers Services B.V., Dordrecht. 11-4-2018 (mt) te Rönnäng (vlakbij de thuisbasis Skärhamn), Zweden. 8-2018 verkocht aan Asphalt Shipping Lines Inc., Chandigarh, India, vlag: Panama (3FZQ3), in beheer bij Global Tankers Pvt. Ltd., Chandigarh, India, 8-2018 herdoopt GLOBAL ASPHALT. 23-8-2018 van Rönnäng, Zweden naar Sharjah, 15-9-2018 ETA te Sharjah. 26-8-2018 passage Dover, 10.9 kn. 27-2-2024 in beheer bij Glory International FZ-LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates. 7-2025 vlag: Aruba (FALSE) (P4Z72), 7-2025 herdoopt AVENGER BOW. 7-2026 vlag: Nicaragua (FALSE) (H7ZS1). (Foto: Teun van der Zee, 17-6-2008).

UAL LOBITO, IMO 9265653 (NB-310), casco gebouwd bij Societatea Comerciala Severnav S.A., Drobeta-Turnu Severin, 25-1-2003 te water, afgebouwd bij Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand (622), 10-6-2003 van het Winschoterdiep naar Delfzijl, 11-6-2003 technische proefvaart, 13-6-2003 proefvaart, 19-6-2003 gearriveerd te Rotterdam, 20-6-2003 overgedragen als UAL LOBITO aan Seabox Shipping Forwarding & Trading B.V., Rotterdam, in beheer bij Flinter Groningen B.V. 3.153 GT, 1.789 NT, 4.354 DWT. 89,98 (84,99) x 15,20 x 6,90 x 5,310 meter. Brandmerk 20253 Z R 2003. Roepsein PBJZ. G 6.262 m³. 218 TEU. 12,5 kn. 2.514 EPK, 1.850 kW, 6 cyl, 4 tew, 255 x 400, 750 omw/min., MaK Deutschland Zweign. Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. NE-02. 2-2009 in beheer bij Seabox Shipping Forwarding B.V., Barendrecht en Flinter Management B.V., Barendrecht. 12-2016 (e) in beheer bij Nescos Shipping B.V., Hoogezand. 4-2023 verkocht aan Lobito C.V., Rotterdam, in beheer bij Nescos Shipping B.V., Hoogezand. 7-2026 verkocht aan Alpha Logistics Services (EPZ) Ltd., 7-2026 thuishaven en vlag: Basseterre-St. Kitts en Nevis (V4OT7), 7-2026 herdoopt LOBITO.

WADDENZEE, IMO 8411566 (NB-328), 19-4-1985 opgeleverd door Scheepswerf & Reparatiebedrijf "Harlingen" B.V. (70) als WADDENZEE aan Zevenster B.V., Harlingen, in beheer bij Scheepvaartbedrijf "Poseidon" B.V., 1.860 BRT. 1999 verkocht aan Marrow Star C.V., in beheer bij Flagship Management B.V., herdoopt MARROW STAR. 2000 verkocht aan Atlantic Surprise Shipping Co. Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Oost Atlantic Lijn B.V., herdoopt ATLANTIC SUN. 2005 verkocht aan Pro Shipping Ltd., Tallinn, vlag: Dominica, 11-3-2005 bij Scheepswerf Reimerswaal B.V. te Hansweert overgedragen en herdoopt BALTIC SUN. 16-9-2005 t.h.v. de Scheurkade een black-out gehad en ten anker gegaan, door de sleepboten SMIT FINLAND en de THAMESBANK naar de Maashaven gebracht. 2006 verkocht aan Maya Shipping Ltd., Dominica, in beheer bij United Marine Management Ltd., 19-4-2006 (e) herdoopt MEGA. 2-4-2007 (e) vlag: Antigua and Barbuda. 8-10-2007 (e) verkocht aan Tera Shipping Ltd., Antigua and

Barbuda, in beheer bij Atrica Marine Ltd., Tallinn, 8-10-2007 (e) herdoopt TERA. 2-7-2009 verkocht aan Link Shipping Ltd., Tallinn, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Atrica Marine Ltd., Tallinn. 5-2013 vlag: St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B4857. 11-2014 verkocht aan Solid Navigation Inc., Tirana, Albanië, vlag: Moldavië, roepsein ERYI, in beheer bij Success M&S Maritime SA., Piraeus. 2016 vlag: Democratische Republiek Congo (ZAR), roepsein 9OAH. 2016 vlag Congo illegaal en later vermeld als vlag: onbekend. 2-2017 vlag: Panama, roepsein 3FCI7, 5-2-2017 (e) in beheer bij Solid Navigation Inc., Tirana, Albanië, 2-2017 herdoopt NS TERA. 3-1-2019 te Antikyra, Griekenland in de Gulf of Corinth door een technische storing in aanvaring gekomen met de gemeerde bulkcarrier DELPHI RANGER (IMO 9438054, 2009, 31.130 GT, manager: Safbulk Maritime S.A.), beide schepen liepen schade op zijn te Antikyra geïnspecteerd. 6-1-2018 m.s. DELPHI RANGER naar Piraeus. 8-1-2018 m.s. NS TERA te Perama. 18-1-2022 tijdens een reis van van Termini Imerese naar Icdas, op zeven mijl ten NW van Kythira, motorschade opgelopen, door de FOTINI Z naar Piraeus gesleept, 19-1-2022 bij een scheepswerf te Piraeus om te repareren. 23-2-2022 thuishaven en vlag: Banjul-Gambia (C5J138). 3-2022 correctie: de vlag Gambia geschrapt en vlag: onbekend. 4-2022 vlag: Gambia (C5J138). 6-2022 (e) vlag: Gambia: vals. 6-9-2022 (F) herdoopt JN BROTHERS. 1-2023 verkocht aan onbekende eigenaar. 6-2022 vlag: Gambia (mogelijk vals) (C5J138). 22-2-2023 vertrokken van Bartin, Turkije naar Novorossiysk. 13-10-2022 verkocht aan J&N Brothers Ltd., Piraeus, 10-2022 vlag: Gambia (C5J138). 24-2-2023 na een technische storing ten anker bij Sinop voor het uitvoeren van reparaties, 26-2-2023 van Bartin, Turkije naar Novorossiysk. 11-2024 in beheer bij North For Land & Marine, El-Koura, Libanon. 12-2024 herdoopt MENESSA. 7-4-2025 te Iskenderun geïnspecteerd (Mediterranean MoU), 14 tekortkomingen, waarvan er vier als ernstig werden beschouwd, 8-4-2025 vrijgegeven. 15-5-2025 te Tripoli geïnspecteerd (Mediterranean MoU), 5 gebreken. 16-11-2025 te Dumyat, Damiatta geïnspecteerd (Mediterranean MoU), 7 gebreken. 17-6-2026 te Tripoli geïnspecteerd (Mediterranean MoU), 6 gebreken. 21-7-2026 te Iskenderun geïnspecteerd (Mediterranean MoU), 15 tekortkomingen geconstateerd waarvan er vier als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding, 22-7-2026 vrijgegeven en vertrokken naar Tripoli.



WESTERSCHELDEBORG, IMO 9259044 (NB-332), General Cargo Ship, 3.164 GT, 1.680 NT, 5.000 DWT. 8-5-2002 kiel gelegd, 18-10-2002 gedoopt WESTERSCHELDEBORG door mevr. Nynke Smith en te water gelaten, 20-11-2002 proefvaart, 22-11-2002 officiële proefvaart en opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (802) aan Smith B.V., thuishaven: Delfzijl, in beheer bij Rederij H.J. Smith, Barendrecht. 22-11-2002 vertrokken naar Harlingen en dezelfde dag vertrokken naar St. Petersburg. 2007 verkocht aan de Oost Atlantic Lijn B.V. te Rotterdam, vlag: Cyprus (C4VM2), 5-2007 bij Scheepswerf "De Schroef" B.V. te Sluiskil herdoopt ATLANTIC ISLAND. 23-5-2007 vertrokken van Sluiskil naar Gent, 25-5-2007 onder de nieuwe naam vertrokken van Gent naar Montril. 3-12-2008 verkocht aan Atlantic Island/Atlantic Bay, Cyprus, in beheer bij Oost Atlantic Lijn B.V. te Rotterdam. 8-9-2025 verkocht aan Rederi Ab Nathalie, Turku, Finland, vlag: Cyprus (C4VM2), 9-2025 herdoopt JOLIE. 5-2026 vlag: Finland (OJWB). (Foto: Marcel Coster, 20-3-2022).

YUKA D, IMO 9586710 (NB-267), Bulk Carrier, 18-12-2008 kiel gelegd voor Shinyo Unity Ltd., 26-1-2011 opgeleverd door Zhejiang Jingang Shipbuilding Co. Ltd. (ZJG025) als SAM FALCON aan SPV Sam Falcon Inc., Hong Kong, in beheer bij Commerce Maritime S.A. en Anglo-Eastern Tanker Management HK Ltd., Hong Kong. 22.137 GT, 11.328 NT, 34.268 DWT. 21-11-2014 in beheer bij Commerce Maritime S.A. en Venturi Fleet Management S.A. 9-2015 vlag: Liberia. 25-9-2019 datum oprichting Yuka D B.V., 25-9-2019 is Bestuurder 71885684 Dutch Shipping Investments B.V. in functie getreden, 27-9-2019 nieuwe inschrijving, zetel: Zeist. 2-12-2019 verkocht aan Yuka D B.V., Valletta-Malta (9HA5165), in beheer bij Alliance Maritime, 's-Gravenhage en Norbulk Shipping UK Ltd., Glasgow, 5-12-2019 (F) herdoopt YUKA D. 15-5-2025 in beheer bij Alliance Maritime, 's-Gravenhage en Norbulk Shipping (NB) Ltd. 10-9-2025

verkocht aan Maritime Venture FME LLC, 9-2025 vlag: Liberia (5LXQ2), in beheer bij Brave Maritime S.A., Piraeus, 9-2025 herdoopt STAR VENTURE.

HWTK vermist na droneaanval

De Filipijnse hoofdwerktuigkundige (HWTK) Gerry Bolo wordt vermist na een vermeende droneaanval op de STAR VENTURE. De explosie zou hebben plaatsgevonden nabij de hut van de hoofdingenieur, terwijl hij zich daarin bevond. De rest van de bemanning evacueerde het schip, maar de hoofdwerktuigkundige blijft vermist. Het accommodatieblok stond in brand.

De omstandigheden rond het incident worden nog onderzocht en er is nog geen officiële bevestiging over zijn toestand. (Timsen, 18-7-2026).

ZEUS, IMO 9033866 (NB-335), 6-12-1991 te water gelaten, 30-1-1992 opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma B.V., Wartena (660) als ZEUS aan C.V. Scheepvaartbedrijf Gebr. Waker, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Hilco en Jan C. Waker. Roepsein PIXA. 17-12-1999 verkocht aan m.s. Andrea W. Waller K.G., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor W. Waller & Co., herdoopt ÖSTEBORG. 2001 in beheer bij Esmeralda Schiffahrts- Verwaltungsges.m.b.H. 2001 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A. Roepsein PJMR. 10-10-2012 vlag: Curaçao. 31-8-2012 in timecharter bij Lehmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Lübeck, herdoopt LEHMANN SPRINTER. 2015 vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2GR9. 5-2-2017 van Sarande, Albanië. 10-2-2017 gearriveerd te Dikili, Turkije. 2-2017 verkocht aan Oslo Shipholding Ltd., Tirane, Albanië, 2-2017 vlag Congo, roepsein 9OFP, 10-2-2017 (vt) herdoopt NS SPRINTER. 2-2017 vlag: Panama (3ESE9). 13-2-2017 van Dikili, Turkije en ten anker op de rede. 14-2-2017 vertrokken naar Durrës, 17-2-2017 ten anker bij Durrës. 4-2022 vlag: Sierra Leone (9LU2246). 8-2022 vlag: Belize (V3MF5). 12-2024 vlag: Gambia (C5J432). 24-6-2025 aangehouden te Canakkale aangehouden met 15 gebreken, waarvan er acht als ernstig werden beschouwd en de reden vormden voor een aanhouding. 25-8-2025 vrijgegeven en vertrokken naar Durrës. 31-12-2025 te Aliğa aangehouden vanwege 16 gebreken, waarvan er zes als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor aanhouding. De inspecties (Mediterranean MoU) betroffen de accommodatie en kombuis, de machinekamer, de navigatiebrug, de buitendekken en het voordek, de stuurhut en de communicatie-apparatuur, enz., het schip werd op 1-1-2026 vrijgegeven en vertrokken naar Albanië.

Derde detentie sinds juni 2025

De NS SPRINTER werd op 13 juli in Izmir voor de tweede keer dit jaar aangehouden wegens 16 tekortkomingen, waarvan er acht als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot detentie.

- 1) Certificaat & Documenten - Doorlopende samenvattingsregistratie: Vermist
- 2) Certificaat & Documenten - Document voor minimale veilige personeelsbezetting: Vermist
- 3) Veiligheid van de navigatie - Grafieken: Vermist
- 4) Veiligheid van de navigatie - Gyrokompas: Niet-operatief
- 5) Veiligheid van de navigatie - Reis- of doorgangsplan: Niet zoals vereist
- 6) Preventie van vervuiling - Beheerplan voor ballastwater: Onjuist
- 7) Voortstuwing en hulpmachines - Hoofdmotor: Niet zoals vereist
- 8) Arbeidsomstandigheden - Verwarming, airconditioning en ventilatie: Niet-operatief

Het schip werd op 17 juli weer vrijgegeven en verliet de haven op weg naar Durrës. De laatste aanhoudingen vonden plaats op 31 december 2025 te Aliğa met 16 tekortkomingen gedurende twee dagen en op 24 juni 2025 in Çanakkale met 15 tekortkomingen, eveneens gedurende twee dagen. (Timsen, 22-7-2026).



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu

Wagenborg en Carisbrooke: 10 nieuwbouwschepen

Wagenborg kondigt een verdere uitbreiding van zijn multifunctionele vloot aan via een strategisch partnerschap met Carisbrooke Shipping. Als onderdeel van deze samenwerking zal Wagenborg tot tien nieuwbouwschepen van 7.400 DWT ijsklasse 1A aan haar vloot toevoegen.

Deze investering ondersteunt Wagenborgs ambitie om de toonaangevende industriële scheepvaartpartner te blijven voor exportgedreven industrieën in heel Europa en daarbuiten. De nieuwe schepen vormen een integraal onderdeel van Wagenborgs langetermijnstrategie voor de vloot, gericht op standaardisatie en operationele efficiëntie en betrouwbaarheid.

7000 DWT Wagenborg Carisbrooke nieuwbouw

De schepen zullen worden gebouwd op de Dajin Heavy Industries scheepswerf in China, gebaseerd op een ontwerp van Groot Ship Design en met een overwegend Europese makerslijst. De levering van de eerste 8 eenheden staat gepland tussen het derde kwartaal van 2027 en begin 2029, met twee optionele eenheden medio 2029.



Met een draagvermogen van ongeveer 7.400 ton zullen de schepen geleidelijk oudere tonnage vervangen, wat bijdraagt aan een jongere en efficiëntere, toekomstbestendige vloot. Onder het partnerschap zal Carisbrooke verantwoordelijk zijn voor technisch en bemanningsmanagement, terwijl Wagenborg commercieel beheer zal verzorgen en de schepen zal integreren in haar charteractiviteiten.

Helen Tveitan (CEO van Carisbrooke) zegt: We zijn verheugd samen te werken met Wagenborg aan deze belangrijke wagenparkuitbreiding. Door onze technische en bemanningsexpertise te combineren met het sterke commerciële platform van Wagenborg, leggen we een solide basis voor langdurige operationele uitmuntendheid. Deze moderne, ijsklasse schepen weerspiegelen de gedeelde toewijding van beide bedrijven aan kwaliteit en duurzaamheid, en we kijken ernaar uit om Wagenborgs klanten te ondersteunen in de Baltische en belangrijke Europese handelsgebieden.

De toevoeging van deze moderne schepen zal de positie van Wagenborg in de Baltische regio versterken, een van de kernmarkten, waar betrouwbaarheid onder veeleisende omstandigheden cruciaal is voor industriële toeleveringsketens. De uitbreiding zal extra transportcapaciteit, meer flexibiliteit en verbeterde betrouwbaarheid bieden voor de klanten van Wagenborg.

In een markt die wordt gekenmerkt door volatiliteit en stijgende eisen aan betrouwbaarheid, blijft Wagenborg investeren in stabiele, voorspelbare en partnerschapsgedreven logistieke oplossingen. Edwin de Vries (algemeen directeur Wagenborg Shipping) stelt:

Deze stap bevestigt onze strategie om onze positie te versterken in de markten waar onze klanten het meest van ons afhankelijk zijn. We zijn verheugd samen te werken met Carisbrooke om een vloot op te bouwen die betrouwbaarheid, efficiëntie en langetermijnwaarde levert aan industriële toeleveringsketens.

Met een moderne vloot, een duidelijke focus op nichemarkten en een doorlopend nieuwbouwprogramma inclusief de EasyMax-serie, blijft Wagenborg zich positioneren als een betrouwbare en vooruitstrevende scheepvaartpartner voor Europa's toonaangevende exporteurs.

Algemene details: Lengte over totaal 110,08 m., Breedte 15,45 m., Diepgang (zomer) 6,50 m., 4.999 GT, 7.400 DWT, Volume: 351.730 cbft. IJsklasse 1A. Geïnstalleerd vermogen 2,190 kW. (Bron en afbeelding: Wagenborg, 2-7-2026).

IMO 1187647, General Cargo Ship, 8-2025 besteld onder bouwnummer JIANGSU DAJIN DJHC6161, 23-10-2027 geplande oplevering aan Carisbrooke Shipping Ltd. Cowes, vlag: Portugal (Madeira).

IMO 1187659, General Cargo Ship, 8-2025 besteld onder bouwnummer JIANGSU DAJIN DJHC6162, 13-12-2027 geplande oplevering aan Carisbrooke Shipping Ltd. Cowes, vlag: Portugal (Madeira).

IMO 1187661, General Cargo Ship, 8-2025 besteld onder bouwnummer JIANGSU DAJIN DJHC6163, 7-2-2028 geplande oplevering aan Carisbrooke Shipping Ltd. Cowes, vlag: Portugal (Madeira).

IMO 1187673, General Cargo Ship, 8-2025 besteld onder bouwnummer JIANGSU DAJIN DJHC6164, 17-6-2028 geplande oplevering aan Carisbrooke Shipping Ltd. Cowes, vlag: Portugal (Madeira).

IMO 1187685, General Cargo Ship, 8-2025 besteld onder bouwnummer JIANGSU DAJIN DJHC6165, 24-9-2028 geplande oplevering aan Carisbrooke Shipping Ltd. Cowes, vlag: Portugal (Madeira).

IMO 1187697, General Cargo Ship, 8-2025 besteld onder bouwnummer JIANGSU DAJIN DJHC6166, 3-2029 geplande oplevering aan Carisbrooke Shipping Ltd. Cowes, vlag: Portugal (Madeira).

PINTAIL, IMO 9902304, General Cargo Ship, 23.550 GT, 12,632 NT, 38.227 DWT, 22-12-2015 kiel gelegd, 17-11-2020 te water gelaten, 29-3-2021 opgeleverd door Kanda Zosensho K.K., Kawajiri (571) als PINTAIL aan Yokoyama Kaiun Co. Ltd. / Sealift Maritime S.A., vlag: Panama (3FPU4), in beheer bij MUR Shipping B.V., Amsterdam en World Marine Co. Ltd., Tokyo.



6.250 kW, 6 cyl, 2 tew, 450 x 1930, 108 rpm., Japan Engine Corporation. (Foto: Marcel Coster, 11-7-2026 van Amsterdam naar Québec, Canada, 21-7-2026 ETA te Québec).

Per 1-7-2026 ook in de vaart voor Yokoyama Kaiun Co. Ltd. / Sealift Maritime S.A., vlag: Panama (3FPU4), in beheer bij MUR Shipping B.V., Amsterdam:

HARLEQUIN, IMO 9979101, 24.992 GT, GC, 40.636 DWT, 28-11-2023 opgeleverd aan Yokoyama/Sealift.

MERCURY ISLAND, IMO 1017543, Bulk, 36.461 GT, 64.095 DWT, 20-11-2024 opgeleverd.

AFRICAN GANNET, IMO 9749233, General Cargo, 23.224 GT, 37.806 DWT, 28-6-2018 opgeleverd.

MINNEAPOLIS MIYO, IMO 9875721, General Cargo, 23.550 GT, 37.806 DWT, 15-5-2020 opgeleverd.

CMA CGM NOTRE DAME voor maiden call in Rotterdam



Op woensdag 8 juli bracht de CMA CGM Notre Dame haar maiden call aan de haven van Rotterdam. Het dual-fuel containerschip, dat op 2 juli werd gedoopt in Le Havre, vaart onder Franse vlag en behoort tot de grootste containerschepen ter wereld. Bovendien is het momenteel het grootste LNG-aangedreven containerschip ter wereld met een LNG-tank van 18.600 m³. Naast LNG, is de CMA CGM Notre Dame ook volledig geschikt voor het gebruik van bio-LNG en, in de toekomst, synthetische brandstoffen zoals e-methaan.

Met een capaciteit van 24.212 TEU, waaronder 1.600 reefercontainers, een lengte van bijna 400 meter en een breedte van 61 meter, is de Notre Dame het grootste containerschip onder Franse vlag.

Eerst bunkering met bio-LNG in Rotterdam

Tijdens het bezoek aan Rotterdam is het schip voor het eerst gebunkerd met in Europa geproduceerde bio-LNG, afkomstig van organisch afval uit de landbouw en de agrovoedingssector. Bio-LNG, oftewel vloeibaar bio-methaan, is een hernieuwbare brandstof die gedurende de volledige levenscyclus een vermindering van

de uitstoot van broeikasgassen met ten minste 67% oplevert in vergelijking met fossiele scheepsbrandstoffen. Het gebruik ervan helpt de energietransitie van de maritieme sector te versnellen, terwijl gebruik wordt gemaakt van de reeds op grote schaal uitgerolde LNG-bunkerinfrastructuur.

CMA CGM Notre Dame bunkert bio-LNG in de Rotterdamse haven

Toon Pierré, General Manager Benelux cluster, CMA CGM: “We zijn er trots op de CMA CGM Notre Dame in Rotterdam te mogen verwelkomen. Deze aanloophaven weerspiegelt de kracht van de langdurige samenwerking tussen CMA CGM en de haven van Rotterdam en ons gezamenlijke streven naar een efficiëntere, innovatievere en duurzamere maritieme sector, terwijl we onze klanten blijven ondersteunen met verbindingen van wereldklasse.”

Rotterdam behoort tot de top 3 bunkerhavens van de wereld en is wereldwijd één van de belangrijkste bunker hubs voor biobrandstoffen. Jaarlijks wordt er 10 miljoen ton brandstof getankt. Daarbij gaat het niet alleen om traditionele brandstoffen, ook het aanbod van alternatieve en duurzame brandstoffen groeit ieder jaar. De Rotterdamse haven zet in op een toekomst van multi-fuel bunkering, om de scheepvaart te verduurzamen en de uitstoot voor 2050 tot netto nul terug te brengen.

Technologische hoogstandjes

De Notre Dame onderscheidt zich ook door haar geavanceerde technologie. De volledig gedigitaliseerde brug maakt gebruik van kunstmatige intelligentie, augmented reality en realtime navigatiesystemen. Deze ondersteunen de bemanning bij het veilig manoeuvreren en helpen routes, snelheid en energieverbruik te optimaliseren. Daarnaast beschikt het schip over een aerodynamisch windscherm en slimme energiebeheersystemen voor onder meer de koeling van containers.

Het schip is het eerste van een serie van tien containerschepen die zijn vernoemd naar iconische Franse monumenten. De schepen worden tussen 2026 en 2028 opgeleverd. De Notre Dame wordt ingezet op de French Asia Line (FAL), de lijndienst tussen Azië en Europa.

Tijdens een rotatie van ongeveer 102 dagen doet de dienst onder meer Ningbo, Shanghai, Yantian, Singapore, Le Havre, Rotterdam, Hamburg en Tanger Med aan. (Bron en foto CMA CGM Notre Dame aan de kade bij RWG: Port of Rotterdam, 9 juli 2026).

CMA CGM NOTRE DAME, IMO 1028035, 24000 TEU LNG-powered Container Ship, 236.463 GT, 233.345 DWT, 12-5-2026 opgeleverd door Yangzi Xinfu Shipyard als CMA CGM NOTRE DAME aan CMA CGM NOTRE DAME, vlag: (Frankrijk (RIF) (FPBN), in beheer bij CMA CGM S.A. The French Line, Marseille en CMA Ships SAS, Marseille.

Rotterdamse haven blijft veerkrachtig in onzekere wereld
Overslag in haven van Rotterdam met 0,4% toegenomen in eerste halfjaar



Foto: Martens Multimedia / Port of Rotterdam

Overslag olie en olieproducten gestegen met 4,7% als gevolg van sluiting Straat van Hormuz
Bedrijfsresultaat Havenbedrijf Rotterdam stabiel * Energietransitie krijgt concreet vorm in de haven
Havenbedrijf investeert in weerbaarheid en veiligheid

De overslag in de haven van Rotterdam is in de eerste helft van 2026 toegenomen met 0,4% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. De totale overslag kwam daarmee uit op 212,0 miljoen ton. Het segment droge bulk steeg met 1,7%. Ook de overslag van natte bulk nam toe met 2,4%. Een daling van de overslag was te zien in het container- en breakbulksegment. De overslag van containers in TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) nam af met 0,1% en in tonnage met 2,6%. Breakbulk daalde met 1,1%. Het afgelopen halfjaar werd gekenmerkt door veel onzekerheid. Hoewel de Rotterdamse haven dankzij haar schaal, infrastructuur en diversiteit aan goederenstromen veerkrachtig bleef opereren, maakten de ontwikkelingen duidelijk hoe belangrijk investeringen in energiezekerheid, duurzame alternatieven en weerbaarheid van logistieke ketens zijn. Financieel gezien was het eerste half jaar met een nettoresultaat van 144,8 miljoen euro stabiel. De investeringen van Havenbedrijf Rotterdam bedroegen in de eerste zes maanden 126,0 miljoen euro.



TAQAH, IMO 9501174, op M.O.T 1

Boudewijn Siemons, CEO Havenbedrijf Rotterdam: "De oorlog in de Perzische Golf heeft ingrijpende humanitaire gevolgen voor de mensen in de regio. Daarnaast maakt de sluiting van de Straat van Hormuz duidelijk hoe nauw mondiale handels- en energiestromen met elkaar verweven zijn. Hoewel de directe impact op de operatie en overslag in de haven van Rotterdam vooralsnog beperkt is, hebben hogere energieprijzen en toenemende onzekerheid de internationale markten geraakt. Deze gebeurtenissen benadrukken het belang van robuuste logistieke ketens en een sterke Europese energie-infrastructuur. De Rotterdamse haven heeft laten zien veerkrachtig en betrouwbaar te zijn onder uitdagende omstandigheden. Dat is niet alleen belangrijk voor de positie van de haven, maar ook voor de weerbaarheid van Nederland en Europa."

Verduurzaming haven en industrie

Samen met de gemeente Rotterdam heeft Havenbedrijf Rotterdam een nieuwe stap gezet in de verduurzaming van de haven en de stad. Na de realisatie van een walstroominstallatie voor cruiseschepen aan de Wilhelminakade, kunnen nu ook schepen die aanmeren aan de Parkkade in de stad gebruikmaken van walstroom. Dat zorgt voor schonere lucht, minder CO₂-uitstoot en minder geluidsoverlast voor de omgeving.

Een andere mijlpaal is bereikt met de oplevering van het eerste deel van het landelijke waterstofnetwerk, dat symbolisch werd geactiveerd in Rotterdam door Zijne Majesteit de Koning. Via de 32 kilometer lange leiding tussen de Maasvlakte en Pernis kan waterstof in de toekomst vanuit waterstoffabrieken op de Maasvlakte naar afnemers in de industrie worden getransporteerd. De komende jaren wordt het netwerk uitgebreid naar andere industriële regio's en gekoppeld aan opslaglocaties en waterstofnetwerken in Duitsland en België.

Op het gebied van het bunkeren van alternatieve brandstoffen heeft de haven van Rotterdam in mei een nieuwe primeur bereikt met de eerste ethanolbunkering van een zeeschip. De succesvolle inzet van een ethanol-methanolbrandstofmix toont het potentieel van alternatieve brandstoffen voor de verduurzaming van de scheepvaart en versterkt de positie van Rotterdam als toonaangevende bunkerhaven voor duurzame brandstoffen.

Stad en haven

Havenbedrijf Rotterdam is positief over het nieuwe Rotterdamse coalitieakkoord, dat op 26 juni 2026 werd gepresenteerd door PRO, D66, VVD, CDA en Volt. Het akkoord sluit goed aan bij de eigen ambitie om de

haven in 2050 concurrerend, weerbaar, circulair en klimaatneutraal te maken. Om de benodigde private investeringen op gang te brengen moeten belangrijke knelpunten, zoals stikstofbeperkingen en netcongestie, worden opgelost. Havenbedrijf Rotterdam kijkt ernaar uit om de komende vier jaar nauw samen te werken met het nieuwe college aan de uitvoering van het akkoord.

Om de relatie tussen de haven en haar omgeving verder te versterken en te zorgen voor meer wederzijds begrip, transparantie en betrokkenheid, intensificeert Havenbedrijf Rotterdam de dialoog met de bewoners rondom het havengebied. Per 1 juni zijn Havenbedrijf Rotterdam en Deltalinqs gestart met De Havendialoog. Steden, dorpen en wijken in en rond de haven staan voor grote uitdagingen op het gebied van wonen, bereikbaarheid en milieu. De Havendialoog biedt bewoners en bedrijven ruimte om deze onderwerpen op een open manier te bespreken. De bijeenkomsten worden twee keer per jaar per gebied georganiseerd, in samenwerking met gemeenten, DCMR, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en bedrijven in de haven. De eerste reeks vond plaats in juni en juli 2026 op verschillende locaties rond de Rotterdamse haven en kon rekenen op flinke interesse van omwonenden.

Veiligheid en weerbaarheid

In de Rotterdamse haven zetten bedrijven, hulpdiensten en overheden steeds vaker drones in voor onder meer inspecties, beveiliging, metingen, milieumonitoring, toezicht en incidentbestrijding. Drones zijn daarmee een steeds belangrijker onderdeel van de dagelijkse havenoperatie. Deze ontwikkeling vraagt om een veilig en goed georganiseerd laag luchtruim. Om dit te realiseren, heeft Havenbedrijf Rotterdam eind juni bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een aanvraag ingediend voor de aanwijzing van Pre U-space boven het havengebied. Pre U-space-luchtruim richt zich als voorbereidende fase naar een volledig U-space luchtruim, op aanmelding, toelatingsbeleid en autorisatie van dronevluchten. Hiermee is het formele proces gestart om te komen tot een beter gereguleerd laag luchtruim.

Ferm Zeehavens, het cybersecurity platform voor de Nederlandse zeehavens van nationaal belang, heeft een belangrijke stap gezet in het versterken van de digitale weerbaarheid van de Rotterdamse haven. Samen met een Nederlandse startup heeft Ferm een innovatief digitaal 'cyberschild' ontwikkeld dat continu internettoegankelijke systemen monitort en kwetsbaarheden vroegtijdig signaleert. Inmiddels worden meer dan vijftien vitale organisaties en duizenden systemen actief gecontroleerd op bekende en nieuwe kwetsbaarheden. De ontwikkeling komt op een belangrijk moment. Op 7 juli stemde de Eerste Kamer in met de Cyberbeveiligingswet (Cbw) en de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (Wwke), waarmee Nederland de Europese NIS2- en CER-richtlijnen implementeert. Vanaf 15 augustus 2026 vallen honderden havenbedrijven onder de nieuwe cybersecurityverplichtingen, waaronder registratie, zorgplicht en het melden van significante cyberincidenten. Daarmee groeit het belang van gezamenlijke digitale weerbaarheid verder. Ook is er onlangs een beveiligde omgeving ingericht waarin aangesloten organisaties incident- en dreigingsinformatie zelf proactief met het netwerk van Ferm Zeehavens kunnen delen.

Investeringen en financiën

Havenbedrijf Rotterdam heeft een stabiel financieel halfjaar achter de rug. De opbrengsten van het Havenbedrijf zijn met 3,2% tot 477,0 miljoen euro toegenomen. Zowel de contractopbrengsten als havengelden zijn gestegen, voornamelijk als gevolg van indexatie.

De operationele lasten zijn met 10,9 miljoen euro gestegen naar 178,2 miljoen euro. Ook hier gaat het voornamelijk om prijsstijgingen in contracten door vooraf afgesproken indexatie en de loonstijging als gevolg van de cao-wijziging in 2025. Daarnaast is er sprake van een incidentele saneringsuitgave.

Het resultaat voor rente, belasting en afschrijvingen of waardeverminderingen (EBITDA) is met een stijging van 1,3% uitgekomen op 298,8 miljoen euro. Dit bedrag is de graadmeter voor de capaciteit van het Havenbedrijf om via de eigen balans in de ontwikkeling van het havenindustriële complex te kunnen blijven investeren.

Het nettoresultaat steeg met 0,9% en 1,2 miljoen euro tot 144,8 miljoen euro.

Het Havenbedrijf investeerde in het eerste half jaar van 2026 een bedrag van 126,0 miljoen euro. Dat is 7% minder dan in dezelfde periode vorig jaar. Dat komt voornamelijk omdat in 2025 meer kapitaal gestort is in Porthos dan in 2026.

Overslag / Droog massagoed

De overslag van droog massagoed is met 1,7% gestegen in het eerste halfjaar van 2026. De overslag van ijzererts en schroot daalde met 8,3%. De overslag van ijzererts daalde in de eerste helft van 2026 met 9,6% ten opzichte van een jaar eerder. Hoewel de Duitse staalproductie toenam, heeft dit nog niet geleid tot hogere overslagvolumes. Er werden bestaande voorraden ingezet door staalproducenten. De overslag van schroot nam in de eerste helft van 2026 met 6,1% toe, voornamelijk door de groei van de elektrostaalproductie in belangrijke afzetmarkten buiten de EU. Met name Egypte was een belangrijke afzetmarkt.

De kolenoverslag nam in de eerste helft van 2026 met 17,8% toe. De stijging is vooral toe te schrijven aan het herstel van de overslag van cokeskolen ten opzichte van het uitzonderlijk lage niveau van 2025. Daarnaast lag ook de overslag van energiekolen hoger dan een jaar eerder, onder meer als gevolg van relatief hoge gasprijzen door de geopolitieke spanningen in het Midden-Oosten.



HAUKE OLDENDORFF bij EECV, Ertskade tussen de GH HELM en SPRING HARMONY

De overslag van agribulk lag in de eerste helft van 2026 14,2% lager dan een jaar eerder en kwam daarmee uit op ongeveer 4,9 miljoen ton. De daling volgt op het uitzonderlijk sterke 2025 en weerspiegelt onder meer de afgenomen importvraag door de grotere beschikbaarheid van agribulk in Europa.

De overslag van overig droog massagoed nam in de eerste zes maanden met 18,5% toe. Deze groei komt voornamelijk door herstel van de activiteiten in de bouwsector in Nederland. Dit leidde tot een hogere vraag naar bouw gerelateerde grondstoffen. Daarnaast zorgden voorraadopbouw en verschuivingen in handelsstromen voor extra volumes.

Nat massagoed

De overslag van het nat massagoed nam in de eerste zes maanden toe met 2,4%. Door de sluiting van de Straat van Hormuz zijn de prijzen van ruwe olie en minerale olieproducten gestegen, wat leidt tot hogere raffinagemarges. Door deze hoge raffinagemarges en om de weggevallen import van olieproducten te compenseren zijn Europese raffinaderijen meer ruwe olie gaan importeren en verwerken. Dat alles heeft geleid tot 1,6% meer overslag van ruwe olie. De overslag van olieproducten nam toe met 11,5% naar 25 miljoen ton. De import daalde met 9% en de export steeg met 36%. De export nam toe door een stijging van de export van stookolie naar Singapore en gasolie naar Gibraltar en Spanje. Dit laatste heeft te maken met de invoering van de Emission Control Area (ECA) in de Middellandse Zee vorig jaar. Daar moet bunkerbrandstof gebruikt worden met maximaal 0,1% zwavel, wat heeft geleid tot meer vraag naar marine gasolie.

De overslag van LNG daalde met 1,7% naar 6,4 miljoen ton doordat er minder geïmporteerd werd. De export nam toe. Dit komt voornamelijk door meer gebruik van LNG als scheepsbrandstof.

De overslag van overig nat massagoed daalde 5,9%. Dit komt vooral door een daling van de overslag van chemische producten. De chemische industrie in Europa heeft het nog steeds moeilijk door hoge energieprijzen, beperkte vraag en veel concurrentie van buiten Europa. In vrijwel heel Europa ligt de chemische productie lager dan vorig jaar, wat zorgt voor lagere vraag naar grondstoffen en minder export van (eind)producten.

Containers en breakbulk

De overslag van containers is met een daling van 0,1% in TEU vrijwel gelijk aan vorig jaar. In tonnage is de overslag met 2,6% afgenomen tot 98,5 miljoen ton. Het deepsea volume groeide met 5,2% in TEU doordat de importvolumes uit Azië met 8% zijn toegenomen. Export van volle containers daalde met 1%. Hierdoor is de onbalans verder toegenomen en de overslag in tonnage harder gedaald dan in TEU. De overslag van en naar Noord-Amerika nam met 13% toe door een toename van het aantal diensten. Het transshipment-volume nam door het gebrek aan capaciteit in Rotterdam af met 20%. Hierdoor was er onderaan de streep geen groei in de containeroverslag in het eerste halfjaar. Vanaf het einde van dit jaar komt er bij meerdere containerterminals extra capaciteit beschikbaar waardoor er weer ruimte komt voor groei van de containersector in Rotterdam.

De directe containervolumes van en naar landen in de Perzische golf bedragen ongeveer 1% van het totale containervolume. Na de sluiting van de Straat van Hormuz zijn er vrij snel nieuwe verbindingen ontstaan via havens die niet aan de Perzische Golf liggen. De negatieve impact voor de haven van Rotterdam is hierdoor beperkt gebleven.

De RoRo-overslag nam toe met 1,0% naar 13 miljoen ton. Dit is het gevolg van de toename van vraag naar goederen in het Verenigd Koninkrijk.

Overig stukgoed daalde met 9,5% als gevolg van stagnatie van de Europese maakindustrie in voornamelijk machinerie en automotieve sectoren. Met name de overslag van aluminium is lager dan gebruikelijk. Ook de aangescherpte sancties op Russische lading hebben effect gehad.



EVER GENTLE en COSCO SHIPPING ARIES bij Euromax, Yangtzekanaal

Havenbedrijf Rotterdam benadrukt belang van voortvarende aanpak knelpunten investeringsklimaat
Om het investeringsklimaat in de Rotterdamse haven te stimuleren moet er een aantal grote knelpunten opgelost en aangepakt worden, zoals stikstofproblematiek, netcongestie, hoge energiekosten ten opzichte van buurlanden en de staat van de Nederlandse infrastructuur.



SUECIA SEAWAYS

Havenbedrijf Rotterdam is positief over het stikstofmaatregelenpakket dat het kabinet onlangs presenteerde. Het pakket combineert stikstofreductie en natuurherstel met maatregelen die vergunningverlening weer mogelijk moeten maken. Dat biedt perspectief voor verschillende getroffen sectoren, zoals de industrie, energiesector, logistiek en bouwsector. Positief is dat het kabinet de gebiedsgerichte aanpak voor de Rotterdamse haven expliciet benoemt. Samen met het Rijk, de gemeente Rotterdam en Deltalinqs werkt Havenbedrijf Rotterdam al aan een regionale aanpak die vergunningverlening voor met name energie- en verduurzamingsprojecten moet versnellen. Nu komt het vooral aan op snelle politieke besluitvorming en voortvarende uitvoering, zodat noodzakelijke investeringen daadwerkelijk van de grond kunnen komen. (Bron: Port of Rotterdam, 23-7-2026. Foto's: Teun van der Zee, 18-7-2026).

Eerste fase verbreding Yangtzekanaal afgerond, volgende fase gestart



De eerste fase van de verbreding van het Yangtzekanaal is afgerond. Aannemerscombinatie Hakkers, De Klerk en Van Oord heeft een nieuwe sleepbotenkade met twaalf ligplaatsen en walstroomvoorzieningen opgeleverd. Het Yangtzekanaal is hiervoor aan de zuidkant over een lengte van 500 meter verbreed. De aannemerscombinatie werkt inmiddels aan de tweede fase van het project: de aanleg van 1.450 meter kade met twintig nieuwe ligplaatsen voor de binnenvaart inclusief walstroomvoorzieningen.

Door het Yangtzekanaal varen de grootste containerschepen van en naar de terminals van APMT 2 en RWG in de Prinses Amaliahaven. Beide terminals breiden op dit moment hun capaciteit uit. Daardoor zal het in het Yangtzekanaal in de nabije toekomst aanzienlijk drukker worden en moet er ruimte komen om de steeds groter wordende schepen goed te kunnen laten passeren. Het vaarpad (op de bodem) van het Yangtzekanaal wordt hiervoor de komende jaren over de gehele lengte verbreed. Na oplevering van het project is het Yangtzekanaal – en daarmee de toegang tot de Maasvlakte - gereed om straks ook de nog te ontwikkelen nieuwste generatie containerschepen veilig en efficiënt te kunnen ontvangen.

Yangtekanaal

Tweede fase gestart

Nu de eerste fase is opgeleverd, is meteen gestart met de tweede fase van het project. Deze fase betreft de bouw van 1.450 meter kademuur ten westen van de bestaande Antarcticakade met 20 extra binnenvaartligplaatsen naast de 10 bestaande ligplaatsen. Ook zal er een heavy load zone worden gerealiseerd – voor het incidenteel overslaan van goederen of specifieke materialen. De binnenvaartligplaatsen voor de kademuur krijgen een nautisch gegarandeerde diepte (NGD) van NAP -6,80 m. Om het vaarpad te verbreden en de binnenvaartligplaatsen te realiseren, wordt 1,4 miljoen kubieke meter zand gebaggerd wat wordt hergebruikt voor landaanwinning op Maasvlakte 2. Met deze werkzaamheden wordt tweerichtingsverkeer mogelijk voor containerschepen tot 24.000 TEU.

Duurzame kademuur

De bovenzijde van de nieuwe kademuur wordt gebouwd met circa 10.000 m³ geopolymerbeton. Dit materiaal bevat geen cement en verlaagt de CO₂-uitstoot ten opzichte van traditioneel beton met ongeveer 50 procent. Daarmee sluit het project aan bij de ambities van het Havenbedrijf Rotterdam om de aanleg en het onderhoud van haveninfrastructuur verder te verduurzamen. Het Havenbedrijf beheert ongeveer 80 kilometer kademuur en 200 kilometer glooiing. De komende jaren wordt verder geïnvesteerd in nieuwe en vervangende kademuren, waarbij geopolymerbeton naar verwachting steeds vaker zal worden toegepast. (Bron en foto: Port of Rotterdam, 24 juli 2026).

JOHANNA LOUISA, een bijzondere reddingboot

De Johanna Louisa is een zelf richtende reddingboot van de zogenaamde Carlot-klasse, waarvan er sinds 1960 vijf zijn gebouwd voor de toenmalige Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandsche Redding Maatschappij. Op 14 september 1968 werd de Johanna Louisa in dienst gesteld als nieuwe reddingboot voor station IJmuiden en opvolgster van de beroemde Neeltje Jacoba. De NZHRM had een opdracht gegeven voor de bouw van 5 schepen in de Carlot Klasse aan de gebroeders Niesten in Delfzijl. De Johanna Louisa was het vierde schip in rij.

In de 25 jaar dat de reddingboot Johanna Louisa dienst deed op het reddingstation IJmuiden was het betrokken bij veel acties.

Al drie dagen na de indienststelling voer de Johanna Louisa uit voor haar eerste reddingsactie. Na een tocht van ruim twee uur werd een gewond bemanningslid van het onder Panameese vlag varende schip Texaco Missouri van boord gehaald. In IJmuiden werd de man overgedragen aan een ambulance. Geen spectaculaire actie, maar wel een tocht om “in te slingeren” ter voorbereiding op tal van reddingen die nog zouden volgen, vaak onder veel zwaardere omstandigheden.

Zwaar weer

De zwaarste, en misschien wel meest gevaarlijke actie werd verricht op 22 juli 1985. Er stond een zuidwesterstorm, windkracht 9. Het Engelse zeiljacht Amelia was van Whitby op weg naar Scheveningen, maar door de barre omstandigheden besloot de bemanning uit te wijken naar IJmuiden. Vlak voor de haven brak de mast. De tuigage van de overboord hangende mast draaide vast in de schroef en beide ankers gingen verloren. In het donker schoot de bemanning vuurpijlen af, die werden opgemerkt door de Kustwacht.

De reddingboot was een kwartier later al ter plaatse. Door de ruwe zee was het onmogelijk om langs zij te komen. Toch slaagde de bemanning erin een verbinding tot stand te brengen en de Amelia enkele meters naar zee te trekken, totdat de lieren het begaven waarop de tros was belegd.

Uiteindelijk besloot de reddingbootschipper de boot tussen het zeiljacht en de Zuidpier te manoeuvreren. De redders konden zich nauwelijks staande houden en dreven soms aan de Lifeline van hun reddingsvest in de overkomende zeeën. Uiteindelijk lukte het om de Amelia veilig de haven van IJmuiden binnen te slepen. De bemanning van de Johanna Louisa was meer dan trots.



In 1993, de snelle RIB's als reddingboten hadden inmiddels hun intrede gemaakt, werd de Johanna Louisa opgevolgd door de 'Christien' en toegevoegd aan de KNRM reservevloot. Over een periode van 6 jaar, van mei 2000 tot mei 2006, is de Johanna Louisa gestationeerd geweest op Sint Maarten bij de Sint Maarten Rescue Foundation.

Op 26 mei 2006 kwam de Johanna Louisa terug in IJmuiden en doet dienst als promotieschip voor de KNRM. Een enthousiaste groep vrijwilligers, waaronder oud-bemanningsleden, houdt de reddingboot in de vaart en zorgt voor het onderhoud en de promotionele activiteiten.

Samen varen zij uit om het reddingwerk van vroeger en nu levend te houden, met als doel een indringende kennismaking met het reddingwerk op zee te bieden en meer Redders aan de wal (donateurs) te werven.

Klasse: Carlot Klasse, in dienst 1968-2006, MMSI 245446000, 1968 opgeleverd door Gebroeders Niesten te Delfzijl aan de K.N.Z.H.R.M. Stations: IJmuiden, St Maarten. Callsign: PFDW. Waterversplaatsing: 53 Ton. Afmetingen: 20,37 x 4,15 x . x 1,400 meter. Snelheid: 10,6 knopen. Huidige motor(en): 140 PK, 2 x 8 cil Kromhout TS. Originele motor(en): 140 PK, 2 x 8 cyl Kromhout TS.

(Bron: <https://www.oudereddingsglorie.nl/cms/johanna-louisa/Foto> (29-7-2026) en informatie: Jan Plug).

Uniforme vergunning voor aanbieders van havensleepdiensten in de haven van Rotterdam

Voor het eerst in de geschiedenis van de Rotterdamse haven stelt de Havenmeester van Rotterdam uniforme eisen aan aanbieders van havensleepdiensten. De nieuwe vergunning zorgt ervoor dat de huidige hoge kwaliteitsstandaard binnen de nautische keten gegarandeerd blijft. De eisen zijn een goede aanvulling op de al geldende voorschriften voor andere nautische dienstverleners.

Havensleepboten assisteren zeeschepen zodat deze veilig de haven in en uit kunnen varen en veilig kunnen afmeren langs de kade. De sleepers hebben een lange geschiedenis.



In Rotterdam gaan de roots terug tot 1842, toen de eerste sleepboot officieel in gebruik werd genomen. Slepers spelen een essentiële rol bij het veilig en efficiënt manoeuvreren van zeeschepen in de haven van Rotterdam. Ze vormen samen met loodsen en roeiers één operationeel team dat werkt aan de vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

De verplichte vergunning voor aanbieders van havensleepdiensten, gebaseerd op de Europese Zeehavenverordening, draagt bij aan de veiligheid in de haven van Rotterdam door eisen te stellen aan aanbieders van de havensleepdiensten. De verplichting is vastgelegd in de Havenverordening Rotterdam 2020. Een sleepbootrederij mag zonder vergunning geen havensleepdiensten aanbieden in Rotterdam.

In de nieuwe eisen staat onder andere dat havensleepdiensten moeten kunnen aantonen dat hun sleepbootkapiteins beschikken over de juiste kennis, opleiding, ervaring en vaardigheden. En sleepboten moeten continu beschikbaar zijn: dag en nacht, het hele jaar door, voor al hun klanten en op alle aanlegplaatsen in de Rotterdamse haven. Daarnaast is vastgelegd dat aanbieders van havensleepdiensten regelmatig overleggen met andere nautische dienstverleners over werkwijzen en procedures.

Verankeren van samenwerking

"Met deze vergunning dragen we bij aan een nog veiligere en beter georganiseerde nautische operatie in de Rotterdamse haven", vertelt (Rijks)havenmeester René de Vries. "Deze duidelijke kwaliteitsstandaard verankert daarbij ook de samenwerking tussen roeiers, loodsen en slepers. Het proces naar de totstandkoming van de vergunning was pragmatisch en democratisch, met input vanuit de sector. Dat maakt deze stap niet alleen nodig, maar ook breed gedragen."

Per 1 juli is de vergunning havensleepdienst verleend aan twee aanbieders van havensleepdiensten in Rotterdam. Ook sleepbootkapiteins die door deze havensleepdiensten worden ingehuurd vallen onder deze vergunning. Een verleende vergunning geldt voor een bepaalde periode. Na deze periode kan de vergunning opnieuw worden verleend. (Bron: Port of Rotterdam, 10-7-2026. Foto: Teun van der Zee, 18-7-2026, VB ROB en VB KRACHT bij MSC VITA).

Bunkervolumes in de haven van Rotterdam in eerste halfjaar 2026 met 25,1% gedaald

De bunkerafzet in de haven van Rotterdam lag in het eerste halfjaar van 2026 ongeveer 25% lager dan in dezelfde periode een jaar eerder. De sterkste daling deed zich voor bij fossiele stookolie (-28,3%). Vooral de volumes Very Low Sulphur Fuel Oil (VLSFO, -46%), High Sulphur Fuel Oil (HSFO, -24%) en Ultra Low Sulphur Fuel Oil (ULSFO, -31%) namen af. Daar staat tegenover dat de afzet van alternatieve brandstoffen met 28% toenam. Met name de vraag naar bio-LNG groeide sterk. Ook vond in het tweede kwartaal de eerste bunkering van bio-ethanol in de Rotterdamse haven plaats. Een belangrijke stap, die het potentieel van alternatieve brandstoffen voor de reductie van CO₂-uitstoot in de scheepvaart toont.

Verschuiving van bunkervolumes

Hoewel Rotterdam nog altijd tot de grootste bunkerhavens ter wereld behoort, is de afgelopen maanden een verschuiving van bunkervolumes naar andere havens zichtbaar geworden. Net als in het eerste kwartaal lagen ook in het tweede kwartaal van 2026 de gebunkerde volumes aanzienlijk lager dan in dezelfde periode van vorig jaar.



Een belangrijke verklaring hiervoor is de invoering van de Europese RED III-richtlijn in Nederland. Hierdoor moeten brandstofleveranciers voldoen aan aanvullende duurzaamheidsverplichtingen, wat de kosten van conventionele bunkerbrandstoffen verhoogt ten opzichte van concurrerende havens in de regio. Daarnaast zijn bunkervolumes verschoven naar havens buiten het ARA-gebied (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen-Brugge) als gevolg van operationele veranderingen in regelgeving en beleid. Ook schommelingen in bunkerprijzen, onzekerheid op de energiemarkt en ontwikkelingen in mondiale handelsroutes hebben invloed gehad op bunkerlocaties en inkoopvolumes. (Bron: Port of Rotterdam, 29 juli 2026. Foto: GAS AGILITY op CMA CGM LOUVRE, Teun van der Zee, 2-7-2022).



Boluda opent het hoofdkantoor in Rotterdam

Na een decennium van groei en consolidatie op de Noord-Europese markt heeft Boluda zijn regionale hoofdkantoor gevestigd in het hart van het historische Maritieme Quartier van Rotterdam. Een wijk die al eeuwenlang nauw verbonden is met scheepvaart, handel en havenactiviteiten en algemeen wordt beschouwd als een van de meest prestigieuze bedrijfslocaties van de stad.

Boluda Corporación Marítima heeft officieel haar Nederlandse hoofdkantoor in Rotterdam geopend, gelegen in het historische Maritieme Centrum van de stad, een markant dat zal dienen als zenuwcentrum van haar activiteiten in Noord-Europa via haar dochterondernemingen Boluda Towage en Boluda Shipping.

Het gebouw werd officieel ingehuldigd door Vicente Boluda Fos, voorzitter van Boluda Corporación Marítima, vergezeld door Vicente Boluda Ceballos, uitvoerend voorzitter van Boluda Towage, Ignacio Boluda Ceballos, uitvoerend voorzitter van Boluda Shipping, en Verónica Boluda Ceballos, Chief Corporate Officer van Boluda Corporación Marítima.

Het evenement werd bijgewoond door René de Vries, havenmeester van de haven van Rotterdam, die de Havenautoriteit vertegenwoordigde, evenals Ana Núñez, algemeen directeur van de koopvaardij bij het Spaanse Ministerie van Transport en Duurzame Mobiliteit, die zich bij Boluda voegde bij deze opmerkelijke mijlpaal voor Rotterdam en een van 's werelds toonaangevende maritieme bedrijven verwelkomde. Een groep die helpt de toekomst van de wereldwijde maritieme industrie vorm te geven.

Noordwest-Europa vormt een strategische regio voor Boluda, die enkele van de belangrijkste logistieke, industriële en maritieme knooppunten van het continent samenbrengt. In het afgelopen decennium heeft het bedrijf een leidende positie in de regio opgebouwd en levert het essentiële maritieme diensten in enkele van Europa's drukste havens en logistieke corridors.



Boluda Towage begon haar activiteiten in de regio in 2017, te beginnen met Duitsland, en legde de basis voor de daaropvolgende groei in Nederland, België, het Verenigd Koninkrijk, Finland en Noorwegen, waarbij Rotterdam een van de belangrijkste operationele hubs werd. Boluda Towage opereert in meer dan 21 havens in de regio, met een vloot van 138 schepen en zeer ervaren lokale bemanningen.

Vicente Boluda Ceballos, uitvoerend voorzitter van Boluda Towage, merkte op: "Dit nieuwe hoofdkantoor weerspiegelt onze langetermijnbetrokkenheid bij Noord-Europa en onze ambitie om samen met onze klanten en partners in deze strategische regio te blijven groeien."

Boluda Shipping versterkte haar aanwezigheid in de regio verder in 2023 door regelmatige kortzeediensten te lanceren die het Iberisch Schiereiland verbinden met Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Ierland, waarmee Rotterdams rol als strategisch logistiek knooppunt binnen het Europese netwerk wordt versterkt. "Ons businessmodel levert geïntegreerde logistieke oplossingen door maritiem transport, terminals, spoor en weg te verbinden tot een gecoördineerde toeleveringsketen, wat flexibiliteit, efficiëntie en end-to-end ondersteuning biedt voor onze klanten," verklaarde Ignacio Boluda Ceballos, uitvoerend voorzitter van Boluda Shipping,

Tegenwoordig is Boluda Towage 's werelds toonaangevende sleepbedrijf, terwijl Boluda Shipping het maritiem transport en intermodale logistieke diensten blijft versterken, waardoor Noord-Europa wordt verbonden met het Iberisch Schiereiland, West-Afrika en Kaapverdië.

Verónica Boluda Ceballos, Chief Corporate Officer van Boluda Corporación Marítima, concludeerde: "Deze kantoren brengen onze teams samen in een van Europa's toonaangevende maritieme centra en weerspiegelen de samenwerkingsgeest die onze internationale groei blijft aanjagen."

De opening van het hoofdkantoor in Rotterdam markeert opnieuw een mijlpaal in de bijna twee eeuwen maritieme geschiedenis van het bedrijf en weerspiegelt de ambitie om haar aanwezigheid in 's werelds toonaangevende maritieme markten verder te versterken. (Bron: Boluda, 10-7-2026. Foto: Teun van der Zee, 7-9-2025, Vlaardingen).



ALTERA, IMO 1087134 (NB-340), 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 met 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, 10-6-2026 op de Eemshaven, 19-7-2026 opgeleverd als ALTERA aan Neptune Equipment B.V., Hardinxveld-Giessendam (PBZM), in beheer bij N-Sea Group.



ANDERS J. GOEDKOOP, IVR 02006270 Z#77, 10-12-1965 eerste meting, meetnummer: A20780N district: Amsterdam, 3-1-1966 geregistreerd voor N.V. Reederij v/h Gebr. Goedkoop, Amsterdam, 10-1-1966 brandmerk: 6270 B AMST 1966, 1966 opgeleverd door N.V. Arnhemse Scheepsbouw Maatschappij te Arnhem (432) als ANDERS J. GOEDKOOP (5). Waterversplaatsing: 56,316 ton. 24,86 (23,05) x 6,35 x 3,20 x 2,380 meter, 480 EPK, V8 cyl, 2 tew, Bolnes 8-KVL, N.V. Machinefabriek "Bolnes", Krimpen a/d Lek. 1968 motor opgevoerd naar 900 IPK. 6-3-1973 ingebracht bij Reederij v/h Gebr. Goedkoop B.V., Amsterdam. 1973 in de vaart met Goedkoop nummer 14. 13-12-1974 ingebracht bij Beheermaatschappij Gebr. Goedkoop B.V., Amsterdam. 13-12-1974 ingebracht bij Reederij v/h Gebr. Goedkoop B.V., Amsterdam. 11-12-1981 ingebracht bij Schepenverhuurbedrijf Amsterdam B.V., Amsterdam. 1989 in charter bij Wijsmuller voor werkzaamheden in Tanger, Noord Afrika. 1991 terug in Nederland en opgelegd te IJsselmonde. 27-8-1992 verkocht aan Fa. J. Zwagerman International B.V., Nederhorst den Berg. 6-9-1993 verkocht aan Sloopwerken van Schie B.V., Schiedam. 200- opgelegd bij de N.D.S.M. te Amsterdam. 1-2012 verkocht voor een symbolisch bedrag aan Stichting behoud Anders J. Goedkoop, Arnhem, afgemeerd aan de Rijnkade te Arnhem. 2026 verkocht aan Anton van Megen, Zaandam. (Foto: Teun van der Zee, 6-6-2013).

BAS TIGER, IMO 9564841 (NB-330), Anchor Hoy, 573 GT, 2.984 kW, 21-12-2009 opgeleverd als ARIFAH ARYANA aan Pacific Ocean Engineering Pte. Ltd., Singapore. 19-8-2010 in beheer bij CE Marine Sdn. Bhd. 5-2012 verkocht aan Coral Alliance Sdn. Bhd., 6-2012 vlag: Maleisië, in beheer bij CE Marine Sdn. Bhd. 16-10-2014 verkocht aan Dian Bahari Sejati P.T., 10-2014 vlag: Indonesië, 10-2014 herdoopt DIAN PACIFIC. 28-12-2023 verkocht aan Salleron LP, 12-2023 vlag: Palau (T8A4604), in beheer bij Basnav Shipping & Engineering Company SL, Alicante, Spanje, 12-2023 herdoopt BAS TIGER. 25-7-2025 vertrokken van Zwijndrecht naar Lagos met op sleep twee binnenvaarttankers: STARLIGHT (ENI 02320922, Tanker, MMSI 269057132, HE7132, 18-6-2025 te Zwijndrecht) en LADJARICA (ENI 04028980, Tanker, MMSI 279202731, YT2731, 12-2-2025 te Zwijndrecht), assistentie van de sleepboot GEPKE. 20-8-2025 ETA te Lagos. 21-6-2026 te Schiedam. 10-7-2026 verkocht aan Solace Maritime Services & Trading, Nevis, St. Kitts & Nevis, vlag: Barbados (8PUM), in beheer bij Astrum Gemi Isletmeciligi AS, Istanbul, 2026 herdoopt TIGER. 13-7-2026 vertrokken van de Lekhaven, Rotterdam naar Dover.



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.



ENFORCER, IMO 1031680 (NB-340), 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,



6-2026 opgeleverd opgeleverd als ENFORCER aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6931), bestemd voor Multiship B.V., Terneuzen, in charter bij De Rijksrederij, gaat varen voor de Kustwacht. 11-6-2026 van Dan Nang naar Singapore, 8-7-2026 te Singapore. 16-7-2026 van Galle, Sri Lanka naar Suez, 29-7-2026 te Suez, 30-7-2026 passage Suezkanaal. 15-8-2026 ETA te Stellendam. (Afbeelding: Rijkswaterstaat).

GAUTAM, IMO 7517844 (NB-340), Anchor Handling Tug Supply, 658 GT, 701 DWT. 9-1976 opgeleverd als STONINGTON. 1987 herdoopt SEA LEADER. 3-2006 verkocht aan Gulf Glory Marine Services (LLC), Togo, 2006 herdoopt SINA. 2015 vlag: Togo. 3-2021 verkocht aan Al Maruf Marine Services LLC, Togo, 3-2021 herdoopt STAR 2. 13-6-2025 verkocht aan Ahilya Marine Incorporation, Majuro, vlag: Comoros (D6A4089), herdoopt GAUTAM. 4-2026 de GAUTAM verkocht voor sloop.

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

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

14-7-2026 aangekomen op Alang Anchorage, 18-7-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

WARDAR, IMO 1064613, Offshore Supply Ship, 325 GT, 97 NT, 190 DWT, 22-12-2024 kiel gelegd, 26-9-2025 opgeleverd door Strategic Marine (S) Pte. Ltd., Singapore (H655) als WARDAR aan Kotug Maritime Services Australia Pty. Ltd., Fremantle, WA, vlag: Australië (VKBE). 42,00 (38,80) x 7,90 x 3,60 x 1,900 meter.

JB-119, IMO 8768062, Platform, 2.636 GT, 11-5-2004 kiel gelegd, 7-10-2004 te water, 24-11-2004 opgeleverd door Western Shiprepair Yard, Klaipeda (018) als ODIN, vlag: Duitsland (DAYQ). 2015 verkocht aan Jack-Up Barge Operations B.V., Slidrecht, vlag: Bahamas (C6BF6), herdoopt JB-119. 202- vlag: Luxemburg (LXAS5). 10-4-2026 op de Waalhaven. 2026 verkocht naar Gibraltar (ZDTB6), 6-2026 op de Waalhaven herdoopt in GEOLIFT 1. 7-2026 op het Calandkanaal a/b gezet van m.s. HUA XING LONG (IMO 9808182), 19-7-2026 vertrokken naar zee. Op m.s. HUA XING LONG stonden ook de ponton NP579 en Utility Vessel LUCIE (IMO 1152575).

LAGANMAN, IMO 1057842, Tug, 289 GT, 6-3-2024 contract, 14-4-2025 kiel gelegd, 13-4-2026 opgeleverd als SIRAPINAR XXIII aan Sanmar Denizcilik Makina, Turkije. 15-4-2026 overgedragen aan Belfast Towage Ltd., Belfast-U.K. (MTKJ9), in beheer bij Boluda Towage SMS Ltd., Hessle. 21,24 (18,00) x 10,84 x 4,40 x . meter. 3.000 kW.



LUCIE, IMO 1152575 (NB-341), Utility Vessel, 160 GT, 133 DWT, 20-5-2026 te water gelaten bij Neptun Shipyards B.V. als NEPTUNE 616, 9-6-2026 als NP 616 een technische proefvaart uitgevoerd in de Europoort, 7-2026 opgeleverd als LUCIA aan Neptune Shipyards B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6948). 19-7-2026 vertrokken van het Calandkanaal naar zee a/b m.s. HUA XING LONG (IMO 9808182). (Foto: Cees van der Kooij, 18-7-2026, a/b m.s. HUA XING LONG).

MÆRSK LOGGER, IMO 9425722, Offshore Tug/Supply Ship, 6.821 GT, 17.280 kW, 18-9-2009 opgeleverd door VOLKSWERFT GMB H STRALSUND (477) als MÆRSK LOGGER aan Mærsk Supply Service AS, Denemarken (DIS) (OUHG2). 17.280 kW, 2 x MaK, Caterpillar. 2024 verkocht aan DOF Management AS, 11-2024 herdoopt SKANDI LOGGER. 2-9-2025 verkocht aan DOF Subsea Rederi AS, Noorwegen (NIS), in beheer bij DOF Management AS, Storebø, Noorwegen. 2-2026 vlag Brazilië (PV4291).

Offshoreschip in brand

Op 22 juli 2026 om 2 uur 's nachts zond de SKANDI LOGGER een Mayday-oproep uit en gaf het bevel het schip te verlaten nabij het 'P-37'-platform in het Marlim-veld van het Campos-bekken, nadat er brand aan boord was uitgebroken.

De brand ontstond in het compartiment van de hoofdmotoren en generatoren van het schip. Dankzij de inzet van gespecialiseerde blusschepen kon de brand snel onder controle worden gebracht, waardoor verdere verspreiding van de vlammen werd voorkomen. Een van de schepen die assistentie verleende, was het offshore-schip FUGRO AQUARIUS (IMO: 9657698), eigendom van Fugro. De situatie werd onder controle gebracht. Er vielen geen gewonden of slachtoffers. Het schip werd op sleeptouw genomen door het offshore-schip NORMAND SAGARIS (IMO: 9417828) richting Rio de Janeiro, met een verwachte aankomsttijd van 24 juli. Volgens de rederij DOF werd de brand veroorzaakt door een kortsluiting in één van de schakelborden van het schip. (Timsen, 23-7-2026).

NP 676, IMO 1124982 (NB-340), Utility Vessel, EuroCarrier 2611, 292 GT, 28-2-2025 kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 676, 28-2-2026 te Aalst te water gezet, 15-4-2026 als NP 676 op proefvaart, 4-5-2026 van Hardinxveld naar de Europoort, 6-5-2026 samen met de NP 525 op proefvaart, 5-5-2026 opgeleverd aan Neptune Shipyards B.V., Hardinxveld-Giessendam (PCBR). 24-7-2026 t/m 31-7-2026 proefvaarten.

OLGA, IMO 1191739 NB-341), Utility Vessel, 499 GT, 240 DWT, 8-5-2026 te water gelaten bij Pattje Waterhuizen B.V. te Waterhuizen onder bouwnummer PATTJE 594, 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, 7-7-2026 met de ODIN en duwboot CUNADO III vertrokken van IJmuiden naar de afbouwwerf, 2-2027 geplande oplevering als OLGA aan Van Laar Maritiem B.V., IJmuiden, vlag: Malta.

POLLUX, IVR 2309596, 5-3-1956 te water gelaten, 26-3-1956 eerste meting, meetnummer: R21802N, district: Rotterdam, 9-5-1956 opgeleverd door N.V. Scheepswerven v/h H.H. Bodewes, Millingen (501) als POLLUX aan N.V. L. Smit & Co.'s Int. Havensleepdienst Maatschappij, Rotterdam. Waterverplaatsing: 18,278 ton, 21,00 x 6,00 x . x 2,190 meter. 290 PK, Deutz SBA6M428, K.H.D. 10-4-1972 verkocht aan Smit Internationale Havensleepdienst B.V., Rotterdam. 1974 verkocht aan N.V. Sleepdienst &



Transportonderneming Gerrit J. Eerland Lcm. Zn., Rotterdam. 27-3-1974 in dienst en herdoopt EERLAND 21. 1983 nieuwe motor geplaatst: 675 PK, 1.800 omw/min., GM 12V149, Detroit Diesel Corp., 11 kn. 1992 bij Van Ginniken, Dordrecht het stuurhuis geplaatst van de sleepboot MARS II. 15-5-2002 als EERLAND 21 ingebracht bij Smit Transport Europe B.V., Rotterdam. 2003 verkocht aan Harms Bergung Transport & Heavy Lift G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland (EU 4002260), herdoopt BIBER. 2008 verkocht aan Lührs Schiffahrt oHG., Hamburg-Duitsland (ENI 04002260), herdoopt TAIFUN. 2026 verkocht aan HMD, Hamburg-Duitsland (DJ6818), herdoopt PUMA. (Foto: Roley Weeks).

RT ROEBUCK BAY, IMO 9745885 (NB-229), sleepboot, 3 ART 100-42 Rotor Tug, in aanbouw onder Australische vlag, te water gelaten onder bouwnummer ASL Shipyard 1099, 1-10-2016 opgeleverd als RT ROEBUCK BAY aan RT Roebuck Bay B.V., Bahamas (C6CQ2), in beheer bij KT Maritime Services Australia Pty. Ltd., Perth WA (joint venture KOTUG International B.V. en Teekay Shipping Australia Pty. Ltd.). 1.195 GT. Trekkracht 100 ton. 30-5-2017 in beheer bij Kotug Maritime Services Prelude en Kotug Maritime Services Australia Pty. Ltd. 6-2017 vlag: Australië (VZVM). 1-2023 in beheer bij Kotug Maritime Services Australia Pty. Ltd. 3-7-2026 te Singapore aangehouden vanwege vier detentiegronden: ISM (geen verantwoordelijkheid van RO), Noodstroomvoorziening – Noodgenerator, Persoonlijke uitrusting voor brandveiligheid, Loodsladders en hijs-/loodstransfervoorzieningen. 6-7-2026 vrij gegeven na detentie. 8-7-2026 in beheer bij Kotug Maritime Services Australia Pty. Ltd. en International Maritime Services Australia Pty. Ltd.

SKANDI AMAZONAS, IMO 9528328 (NB-341). 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 milieuprotocolen. 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).

Er wordt een bergingsplan ontwikkeld.

De voorbereidingen voor het bergen van de 'Skandi Amazonas' gingen door in Macaé. Nadat het ministerie van Financiën het uitvoeringsplan voor de berging van het schip had gepresenteerd, bracht de Braziliaanse marine ook een verklaring uit met details over de acties die in het bergingsplan waren opgenomen. Aanvankelijk was de verwachting dat het schip eind juli geborgen zou kunnen worden, maar dit hing direct af van de zeeomstandigheden en de voortgang van de reparaties.

Het herstelproces werd in verschillende stappen gepland, te beginnen met de eerste reparaties. Daarna moesten de ondergelopen compartimenten op gecontroleerde wijze worden leeggepompt. Pas daarna kon de waterdichtheid, stabiliteit, het drijfvermogen en uiteindelijk het vermogen van het schip om weer vlot te komen worden beoordeeld.

De marine verduidelijkte dat het gehele proces de verantwoordelijkheid zou zijn van het bedrijf van de dienst voor de bescherming van de zee. Het bedrijf kan zelf optreden of een gespecialiseerd bedrijf inschakelen. De maritieme autoriteit zal de activiteiten coördineren en controleren en ervoor zorgen dat alle noodzakelijke procedures worden gevolgd. De marine zal de verwijderingsoperatie ook via de havenautoriteit van Macaé monitoren om de veiligheid van de scheepvaart te waarborgen en watervervuiling te voorkomen. (Timsen, 16-7-2026).

Offshoreschip aangegeven als CTL

DOF heeft de SKANDI AMAZONAS als total loss verklaard na de stranding voor de kust van Macaé. De schade aan de romp en de waterlekage leidden ertoe dat de herbouwkosten de verzekerde waarde van het schip zouden overschrijden, wat resulteerde in een uitkering van \$115 miljoen voor de romp en de machines. Ondertussen werd er begonnen met de bergingswerkzaamheden, waaronder het uitzetten van ankers, het repareren van de romp en het leegpompen van het schip. Op 28 juli werd begonnen met het opzetten van een sleepverbinding. (Timsen, 28-7-2026).

SMS SHOALBUSTER 9557604, Tug, 2-6-2009 vertrokken van de werf naar de Europoort voor proefvaart, 4-6-2009 snelheidspoeven in de Europoort, 12-6-2009 (BV) opgeleverd door Damen Shipyards Hardinxveld B.V. (571575) aan Sinbad Marine Services Ltd., Southampton-U.K. 212 GT, 63 NT, 2.228 EPK, 1.640 kW, 2 x Caterpillar 3508BTA, Caterpillar Inc., Mossville U.S.A., 12 kn. 2011 verkocht aan Gareloch Support Services (Plant) Ltd., Southampton-U.K. 11-2025 vlag: Australië. (VNZ3721), 11-2025 herdoopt TSS SHOALBUSTER. 3-2026 verkocht aan Torres Strait Shipping Pty. Ltd., Cairns QLD, Australië. (VNZ3721).

SCHELDE Y8055, 5-2-1987 te water, 18-2-1987 opgeleverd door IHC Delta Shipyards B.V., Sliedrecht (668) en in dienst gesteld als SCHELDE Y8055 aan de Koninklijke Marine, Den Helder. 18 ton, 120 PK, D.A.F. DT NE-1986. 2026 als SCHELDE overgedragen aan het Zeekadetkorps te Moerdijk.



SEA OLOUS, IMO 9997488 (NB-331), Utility Vessel, 22-11-2023 te water gelaten onder bouwnummer NEPTUNE 612, 12-1-2024 opgeleverd als SEA OLOUS aan Neptune Equipment B.V., Hardinxveld-Giessendam (NP 612), roepsein PGOQ, in beheer bij Sea Contractors B.V., Vlissingen. 246 GT, 73 NT, 186 DWT. 25,90 (22,90) x 11,04 x 3,20 x 2,610 meter. Trekkracht 34 ton, 10 kn. 2.636 EPK, 1.940 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 145 x 163 mm, 2100 rpm., Caterpillar, C32 ACERT, Caterpillar Inc. 18-1-2024 vertrokken naar Le Havre. 8-2024 verkocht aan Sea Olous B.V., Vlissingen (Seacontractors B.V.). 7-2026 in beheer bij Jifmar Offshore Services, herdoopt JIF OLOUS. (Foto JIF OLOUS: Carlo Martinelli, 20-7-2026, Genua).

SMIT BISON 9345518 (NB-219), casco gebouwd te Servië, afgebouwd bij IHC Holland Delta Shipyard B.V. onder bouwnummer 1101118, 19-9-2006 voor het kantoor van Smit Transport Europe B.V. gedoopt SMIT BISON door mevr. Keser (echtgenote van General Manager Smit Transport en Heavy Lift G.A. Keser), 7-11-

2006 van de werf te Sliedrecht naar de Europoort voor de proefvaart, 9-11-2006 trekproeven op het Calandkanaal, 15-11-2006 opgeleverd door IHC Beaver Dredgers B.V., Sliedrecht (11018) aan Smit Transport Europe B.V., Rotterdam. 230 GT, 129 DWT, 25,40 (23,66) x 10,00 x 3,45 x 2,700 meter, 2.028 EPK, 1.492 kW, 2 x Caterpillar Inc., trekkracht 28 ton, 10 kn. 13-2-2013 vertrokken van Rotterdam aan dek van de JUMBO VISION 9153642 voor verscheping naar Abu Dhabi, 27-2-2013 te Port Said, 9-3-2012 ETA te Jubail. 3-2014 (e) onder de vlag van Cyprus gebracht, thuishaven: Limassol, roepsein 5BZZ3. 1-9-2015 verkocht aan Sea Bison B.V., Vlissingen (PHFX), in beheer bij Seacontractors Beheer B.V., Middelburg, 17-9-2015 (v) herdoopt SEA BISON. 2026 in beheer bij Jifmar Offshore Services, herdoopt JIF BISON.



SMIT BRONCO, IMO 9345491 (NB-301), type: Delta Multi Purpose Pusher Tug 2500, casco gebouwd te Servië, 9-1-2006 casco gearriveerd vanaf Servië te Sliedrecht voor afbouw bij I.H.C. Holland Delta Shipyard B.V. onder bouwnummer 1101116, 22-3-2006 te water gelaten bij I.H.C. Holland Delta Shipyard B.V., 19-4-2006 en 20-4-2006 geplande proefvaarten, 30-4-2006 van Sliedrecht naar de Europoort, 1-5-2006 trekproeven op het Calandkanaal, 4-5-2006 door de GEPKE naar Hardinxveld gesleept, 5-5-2006 opgeleverd door IHC Beaver Dredgers B.V., Sliedrecht (11016) aan Smit Transport Europe B.V., Rotterdam, roepsein PHFS. 15-5-2006 vertrokken van de Waalhaven met bestemming IJmuiden. 19-9-2006 voor het kantoor van Smit Transport Europe B.V., gedoopt SMIT BRONCO door mevr. Meeuwisse (echtgenote van Commercieel Manager Smit Transport en Heavy Lift M.J. Meeuwisse). 230 GT, 69 NT, 120 DWT, 25,80 (22,15) x 10,00 x 3,45 x 2,720 meter, 2.028 EPK, 1492 kW, 2 x Caterpillar Inc., Lafayette, IN, trekkracht 28 ton, 10 kn. 4-2012 (e) verkocht aan Boskalis Offshore Marine Services B.V. 4-2012 (e) vlag: St. Vincent and Grenadines. 4-2012 (e) in beheer bij Smit Vessel Management Services B.V., Rotterdam. 8-2012 (e) vlag: Nederland. 2-2014 aan de werf van Maaskant Shipyards B.V. te Stellendam onder de vlag van Cyprus gebracht, thuishaven: Limassol, roepsein 5BAA4. 1-9-2015 verkocht aan Sea Bronco B.V., Vlissingen, in beheer bij Seacontractors Beheer B.V., Middelburg, 9-2015 herdoopt SEA BRONCO. 10-1-2023 (F) thuishaven en vlag: Brixham-U.K. (MNFJ6). 7-2026 in beheer bij Jifmar Offshore Services, herdoopt JIF BRONCO. (Foto: Willem Koper, 4-6-2006).

SVITZER BALDER, IMO 1101148, TUG 812 GT, 305 DWT, 16-12-2024 eerste staal gesneden, 14-3-2025 kiel gelegd, 17-1-2026 te water, 3-7-2026 opgeleverd door Uzmar Gemi Insa San. ve Ticaret A.S. (199) als SVITZER BALDER aan Svitzer Faroe Islands P/F, vlag: Faroe Islands (OZ2241), in beheer bij Svitser Sverige AB, Vastra Frolunda, Zweden.

VB BOHEMIO, IMO 1127740, Ramparts 2500-CL Tug, 348 GT, 200 DWT, 1-7-2026 opgeleverd door Xianli Shipbuilding als VB BOHEMIO aan BT Luxembourg II S.a.r.l., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6932), in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V., Rotterdam. Trekkkracht 70 ton.

VB BUHONERO, IMO 1127752, Ramparts 2500-CL Tug, 348 GT, 200 DWT, 6-7-2026 opgeleverd door Xianli Shipbuilding als VB BUHONERO aan BT Luxembourg II S.a.r.l., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6936), in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V., Rotterdam. Trekkkracht 70 ton.

AL BAHIIYA, IMO 9431147, LNG Tanker, 136.980 GT, 45.524 NT, 121.957 DWT. 3-2-2009 kiel gelegd, 27-1-2010 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd. (2286) als AL BAHIIYA aan Nakilat DSME 2286 Inc., vlag: Marshall Islands (V7QF5), in beheer bij STASCO (Shell International Trading and Shipping Co.), Londen. 315,00 (303,00) x 50,03 x 27,00 x 13,621 meter. 27-12-2024 verkocht aan Nakilat DSME 2286 LLC, vlag: Marshall Islands (V7QF5), in beheer bij STASCO (Shell International Trading and Shipping Co.), Londen.

Een zeeman is omgekomen en acht raakten gewond na Iraanse aanvallen op twee tankers.

Een bemanningslid kwam om het leven en acht anderen raakten gewond, van wie vier ernstig, nadat de AL BAHIIYA en de MOMBASA B (IMO: 9739501) op 14 juli 2026 werden getroffen door Iraanse kruisraketten. De schepen voeren door de zuidelijke scheepvaartroute van de Straat van Hormuz in Omaanse territoriale wateren. Het slachtoffer was een Indiaas bemanningslid van de 'Mombasa'. Onder de gewonden bevonden zich zes Indiase en twee Oekraïense staatsburgers. Beide tankers liepen materiële schade op nadat er brand was uitgebroken aan boord, die inmiddels onder controle is. Het Britse agentschap voor maritieme handelsoperaties (UKMTO) meldde afzonderlijk dat het een rapport had ontvangen van de kapitein van een tanker die was getroffen door een onbekend projectiel in de stuurboordmachinekamer, ongeveer 40 zeemijl ten noordoosten van Qalhat. Het agentschap adviseerde schepen die het gebied doorkruisten om voorzichtig te zijn en verdachte activiteiten te melden.

De Iraanse autoriteiten beweerden dat ze de schepen die illegaal via een onwettige route door het Amerikaanse leger werden geleid, hadden aangevallen en onklaar gemaakt.

De Verenigde Arabische Emiraten waren een van de grootste gebruikers van de route door Oman en zetten tankers in als pendelschepen om olie vanuit de Arabische Golf naar een ankerplaats voor de kust van Khor Fakkan in de Golf van Oman te vervoeren. Daar wordt de olie overgeladen op andere schepen voor verder transport naar de eindbestemming. De MOMBASA B en de AL BAHIIYA waren beide in juni en begin juli betrokken bij deze handel, maar varen sinds vorige week in de zogenaamde 'dark mode'.

De VAE veroordeelden het incident als een "flagrante aanval" en verklaarden dat zij zich "het volledige recht voorbehouden om op deze escalatie te reageren". (Timsen, 14-7-2026).

Zes Filipino's gerepatrieerd

Zes Filipijnse bemanningsleden van de AL BAHIIYA zijn op 27 juli veilig aangekomen in Manilla met Qatar Airways vlucht QR934 op Terminal 3 van de internationale luchthaven Ninoy Aquino (NAIA). De zeevarenden werden verwelkomd door vertegenwoordigers van de DMW en de Overseas Workers Welfare Administration (OWWA), die hen bij aankomst direct hulp boden.

Het medisch team van de Manila International Airport Authority (MIAA) voerde een eerste medische beoordeling uit om de toestand van de terugkerende bemanningsleden te controleren. Na de beoordeling werden de personen overgedragen aan vertegenwoordigers van hun erkende uitzendbureau, BSM Crew Service Centre Philippines Inc., voor verdere hulp en coördinatie. Een bemanningslid liep een lichte verwonding op tijdens de aanval. (Timsen, 27-7-2026).

AL REKAYAT, IMO 9397339, LNG Tanker, 136.168 GT, 113.857 DWT, 30-6-2009 opgeleverd als AL REKAYAT aan Nakilat HHI 1910 Inc., Marshall Islands (V7QF3), in beheer bij STASCO (Shell International Trading And Shipping Company Limited). 30-5-2011 Qatargas heeft zijn eerste lading vloeibaar aardgas (LNG) afgeleverd aan de eerste LNG-ontvangstterminal van PetroChina in Rudong, in de provincie Jiangsu, de lading werd afgeleverd door de Q-Flex LNG-tanker AL-REKAYAT. 20-9-2020 in beheer bij Nakilat Shipping Qatar Ltd.

Tankers aangevallen in de Straat van Hormuz

Het Iraanse Revolutionaire Gardekorps (IRGC) viel op 6/7 juli 2026 twee koopvaardijsschepen aan, waaronder de AL REKAYAT en de Saoedi-Arabische tanker (VLCC) WEDYAN (IMO 9524970). De schepen bevonden zich nabij de ingang van de Straat van Hormuz toen ze werden aangevallen.

Er werden minstens twee raketten afgevuurd op de schepen die door de Straat van Hormuz voeren. De Britse Maritieme Handelsorganisatie (UKMTO) meldde dat de LNG-tanker op 6 juli om 21:19 UTC, terwijl hij zich op ongeveer acht mijl van Limah bevond, aan bakboordzijde werd geraakt door een onbekend projectiel, waardoor er brand uitbrak in de machinekamer.

"Noodoproep, noodoproep, noodoproep. Dit is het schip AL REKAYAT, een LNG-schip. We worden aan bakboordzijde, boven in de machinekamer, geraakt door een drone," zei de kapitein van de AL REKAYAT in een radiobericht. Hij voegde eraan toe: "Status: brand in de machinekamer en vol rook. Verdere schade is nog niet vast te stellen."

Voor de aanval had de Revolutionaire Garde de schepen via de radio gewaarschuwd met de boodschap: "Onze raketten en drones staan klaar om op jullie te schieten", aldus een opname van een van de schepen. Het schip liep door de brand in de machinekamer een explosiegevaar. De bemanning was veilig en werd geëvacueerd, waarna de brand later werd geblust.

Het was de eerste keer sinds het begin van de oorlog met Iran eind februari dat een LNG-schip uit Qatar, een bemiddelaar in de gesprekken tussen Washington en Teheran, werd aangevallen.

De AL REKAYYAT was eigendom van en werd beheerd door Nakilat, ook bekend als Qatar Gas Transport Company Ltd, dat een van 's werelds grootste LNG-scheepsvloten exploiteert. Het schip zond voor het laatst zijn locatie uit op 18 juni, wat erop wijst dat de AIS-tracking-transponder was uitgeschakeld.

De 'Wedyan' was eigendom van en werd beheerd door de Saoedische scheepvaartmaatschappij Bahri.

Het ministerie van Buitenlandse Zaken van Qatar verklaarde dat Teheran de volledige juridische verantwoordelijkheid draagt voor de aanval op de LNG-tanker.

In een afzonderlijk incident kreeg de LPG-tanker AL MARYAH op 7 juli van Iraanse troepen het bevel om van koers te veranderen en dicht langs de Iraanse kust te varen, nadat het schip had geprobeerd de zeestraat via Omaanse wateren te passeren. (Timsen, 7-7-2026).

ANTWERPEN, IMO 1013377, LPG Tanker, 29.729 GT, 33.525 DWT, 10-6-2026 opgeleverd (LR) als ANTWERPEN aan Antwerpen 8389 Bail SAS, Antwerpen-België (ONMF), in beheer bij Exmar Shipmanagement B.V., Antwerpen (Exmar N.V.).

CHELSEA-6, IMO 9386160, General Cargo Ship, 5.216 GT, 6.041 DWT, 4-1-2008 opgeleverd als CHELSEA-6 aan Concord Shipping Corp., Georgië. 4-2008 vlag: Malta. 8-2021 vlag: Rusland. 21-7-2022 verkocht aan Seven Miles Navigation Ltd., 7-2022 vlag: Palau (T8A3970), in beheer bij Riverwind Trade Ltd., Istanbul.

&

AURA, IMO 9624316, Chemical/Oil Products Tanker, 5.160 GT, 7.334 DWT, 27-9-2012 opgeleverd als AURA aan PB Norge AS, Malta, in beheer bij Prime Shipping LLC, Samara, Rusland. 11-2012 vlag: Rusland (UBDJ5).

Oekraïne heeft meerdere Russische bevoorradingsschepen aangevallen.

De Oekraïense strijdkrachten voor onbemande systemen claimden op 9 juli 2026 nog eens 14 schepen in de Zee van Azov te hebben geraakt, waaronder de CHELSEA-6, AURA, ILYA REPIN, MERCURY, GALIASGAR KAMAL, VENUS III, PENELOPE en de sleepboot ALFEO (IMO 9631163), evenals de barge APHRODITE. Oekraïne voerde hiermee de druk op schepen die het door Rusland bezette Krim bevoorraden op.

De 414e Onbemande Aanvalsluchtmachtbrigade, beter bekend als de Magyaarse Vogels, meldde op 9 juli dat twaalf tankers, een vrachtschip en een sleepboot in de nacht van donderdag op vrijdag waren getroffen en deelde verdere details over enkele van de 35 schepen die deze week zijn geraakt.

De brigade meldde dat de CHELSEA 6 het doelwit waren van de recente aanvallen. AIS-gegevens toonden aan dat hun laatste locatie vijf dagen geleden de zuidelijke Zwarte Zee was. Veel schepen in de Zwarte Zee en de Zee van Azov schakelen hun AIS-uitzendingen uit om veiligheidsredenen. De andere schepen die Oekraïne claimde te hebben aangevallen, moesten nog worden bevestigd. (Timsen, 10-7-2026).

BLUE, IMO 9236353, Crude Oil Tanker, 84.789 GT, 165.293 DWT, 23-1-2003 opgeleverd als AEGEAN EAGLE, vlag: Griekenland. 8-2004 vlag: Marshall Islands, 8-2004 herdoopt ARLENE. 10-2007 vlag: Bahamas, 10-2007 herdoopt ISKMATI SPIRIT. 2-2020 vlag: Liberia, 2-2020 herdoopt ICARIA. 3-2021 vlag: Djibouti, 3-2021 vlag: Palau, 3-2021 herdoopt AZUL. 9-2021 vlag: onbekend. 11-2021 vlag: Palau. 9-2022 vlag: Liberia, 9-2022 herdoopt JULIA A. 2-2024 vlag: Antigua and Barbuda, 2-2024 herdoopt BLUE. 7-2025 vlag: Benin (FALSE). 10-2025 vlag: Timor Leste (FALSE). 2026 vlag: Kameroen (TJMA05).

De schaduwtanker BLUE, onder valse vlag, schakelde het AIS-systeem uit

De tanker BLUE, volgeladen en met een valse vlag, schakelde zijn AIS-signaal uit voordat hij de Ierse exclusieve economische zone (EEZ) binnenvoer. Het schip laadde ruwe olie in Ust-Luga en vertrok op 31 juli 2025. De tanker wordt gesanctioneerd door zowel het Verenigd Koninkrijk als de EU en wordt door Greenpeace aangemerkt als een gevaar voor het mariene milieu. De BLUE heeft ten onrechte een registratie in Benin. Sinds 2020 heeft het schip vier verschillende identiteiten gehad en zes verschillende vlaggen geclaimd: Benin, Antigua en Barbuda, Liberia, Palau, Djibouti en Cyprus. Sinds 2024 wordt gemeld dat het schip vanuit Turkije wordt beheerd. Het schip trok bijzondere aandacht vanwege de kennelijke valse vlag. De Ierse kustwacht heeft specifieke maatregelen ingesteld om het toenemende aantal tankers van de schaduwvloot die de Ierse EEZ passeren te monitoren. Dit omvat de inzet van de luchtmacht en de marine. In tegenstelling tot het Verenigd Koninkrijk en de Baltische staten, vraagt Ierland schepen echter niet expliciet om hun identiteit en verzekeringsgegevens te bevestigen.

De BLUE hervatte op 8 augustus het uitzenden van een AIS-signaal. Dit gaf aan dat het schip op weg was naar het Suezkanaal, met een snelheid van 10 knopen. Het schip is waarschijnlijk op weg naar India, dat nog steeds Russische olie koopt. (Timsen, 8-8-2025).

Schaduwtanker beschadigd door drone

De BLUE werd op de ochtend van 8 juli 2026 beschadigd door een Oekraïense drone. Russische militaire vliegtuigen probeerden de drone te onderscheppen, maar slaagden er niet in de aanval te voorkomen. Onder zwaar machinegeweervuur brak de Sea Baby-drone door en ramde de bakboordzijde van de tanker van de gesanctioneerde Russische schaduwvloot, die zich nabij Jalta in het tijdelijk bezette Krimgebied

bevond, binnen de exclusieve economische zone van Oekraïne. De drone veroorzaakte aanzienlijke schade. (Timsen, 9-7-2026).

CAROLINE BEZENGI, IMO 9224439, 81.085 GT, 159.168 DWT, 14-12-2001 opgeleverd als SCF ALTAI aan Galea Corp., Liberia, in beheer bij Athenian Sea Carriers Ltd. 2019 verkocht voor ongeveer 13,5 miljoen dollar aan een Griekse koper (Edge Maritime Inc., Piraeus). 2-2020 herdoopt AURORA BOREALIS. 1-2021 herdoopt AMOROZA. 4-2023 vlag: Palau, 17-4-2023 in beheer bij Lagosmarine Ltd. 4-2023 herdoopt CAROLINE BEZENGI. 11-11-2025 verkocht aan Rentoor Shipmanagement Ltd., 11-2025 vlag: Kameroen, in beheer bij Villar Shipmanagement Ltd., Shanghai, China. 6-2026 vlag: Kameroen (VALS).

De bemanning CAROLINE BEZENGI vraagt om hulp

De bemanningsleden van de CAROLINE BEZENGI, bestaande uit 13 Russen en 12 Indonesiërs, schreven aan de havenautoriteiten van de haven van Vostochny met het verzoek om een onderzoek naar de tanker. Ze nodigden de inspectie uit om de geconstateerde overtredingen te bevestigen, zoals achterstallige loonbetalingen, problemen met de verzekering en een tekort aan voedselvoorraden.

De Russische Zeevarendenvakbond (RSU) heeft gemeld dat de bemanning niet is betaald, de Russische zeelieden al 2,5 maanden en de Indonesische zeelieden 1,5 maand, wat neerkomt op een totaalbedrag van 179.000 euro. De contracten van sommige zeelieden zijn al verlopen en die van de meeste zouden op 28 februari aflopen. Bovendien zijn de voedselvoorraden aan boord geslonken tot slechts een paar dagen. De eigenaar van het schip, Lagosmarine, heeft de verzekeraar laten weten dat de schuld inmiddels is voldaan. Indien de vermeende overtredingen tijdens de inspectie worden bevestigd, kan het schip in beslag worden genomen wegens schending van het Maritiem Arbeidsverdrag. (Timsen, 19-7-2026).

Een Russische schaduwtanker lijkt olie te lekken.

De CAROLINE BEZENGI, die onder sancties stond vanwege het vervoer van Russische brandstof, lekte waarschijnlijk olie in een beschermd zeegebied voor de kust van Oman. De tanker had een lading Russische olie aan boord genomen in de Russische haven Novorossiysk, voordat hij aan zijn meest recente reis begon. Het laatste signaal dat via het openbare AIS-systeem werd verzonden, was op 11 juni voor de kust van Jemen.

De olievlek was op beelden te zien als een zilvergrijze, glibberige laag die het water bedekte in een baai ten zuidwesten van het eiland Al-Qibliyyah, zo bleek uit foto's van Copernicus Sentinel-1 en Sentinel-2 van 2 tot 13 juli. De eigenaar van de tanker stond geregistreerd als Rentoor Shipmanagement, een bedrijf gevestigd in Shanghai. (Timsen, 19-7-2026).

Tanker begint te lekken

Oman werd geconfronteerd met een potentiële milieuramp toen de CAROLINE BEZENGI, die onder sancties van de EU, het VK en de VS (OFAC) viel en in het verleden banden had met de Russische staatsrederij Sovcomflot, begon te breken nadat het schip aan de grond was gelopen op rotsen aan de zuidwestelijke punt van Jazirat All Qibliyyahm, een van de Hallaniyat-eilanden voor de kust van Dhofar in het zuidwesten van Oman. Het schip had een lading ruwe olie geladen in Novorossiysk en was onderweg naar India toen het op 8 juni voor de kust van Dhofar explodeerde en op 11 juni door de bemanning werd verlaten. De positie van het schip was bijzonder lastig en het was blootgesteld aan de zware zeeën die normaal zijn tijdens het moessonseizoen. Hoewel de tanker met het voorschip vast leek te zitten op de rotsen, waren er aan bakboordzijde rotsen die het schip zouden opvangen als het zou verschuiven, en ook blootliggende rotsen op 500 meter van de achtersteven.

De Omaanse maritieme autoriteiten voerden op 12 juli een inspectie aan boord uit en constateerden een aanzienlijke verslechtering in vergelijking met een luchtfoto-inspectie die een week eerder was uitgevoerd. De tanker was volledig geladen, op één tank na, de enige die niet beschadigd was. Alle andere tanks vertoonden inmiddels tekenen van verontreiniging door zeewater. De tanker zonk steeds dieper en helde steeds verder over naar bakboord. Er lekte ruwe olie in de ballasttanks en de romp was dubbel zo dun als normaal.

Het management Rentoor Shipmanagement in Huangpu Qu, Shanghai, heeft niet gereageerd op de Omaanse autoriteiten, die inmiddels een onafhankelijke evaluatie door een bergingsbedrijf hebben laten uitvoeren. Het plan was om de lading aanvankelijk via een pijpleiding van 1000 meter naar een ontvangende tanker te transporteren, die voor anker zou liggen in de luwte van het eiland, in een gebied met voldoende waterdiepte.

Er is nog geen besluit genomen, de zaak is door juridische problemen stilgelegd, maar als er niet onmiddellijk met de berging wordt begonnen, dreigt de CAROLINE BEZENGI haar lading te lekken, met verwoestende gevolgen voor de mariene bufferzone rond de Hallaniyat-eilanden en waarschijnlijk ook voor grote delen van de kustlijn van Dhofar. (Timsen, 22-7-2026).

Oman eist verwijdering van verlaten schaduwtanker

Het Omaanse ministerie van Transport, Communicatie en Informatietechnologie heeft een dringende opdracht van 24 uur uitgevaardigd aan de eigenaren van de CAROLINE BEZENGI, waarin wordt geëist dat het schip wordt verwijderd van de huidige positie, waar het vastzit op rotsen voor de zuidwestelijke punt van Jazirat Al Qibliyyah.

Het was onduidelijk of het ministerie een ontvangstbevestiging van de eigenaren, Rentoor Shipmanagement in Huangpu Qu, Shanghai, had ontvangen. Het adres bleek een postbus te zijn in een appartementencomplex in het centrum van Shanghai, zoals gebruikelijk is bij de registratiegegevens van Russische tankers van de 'dark fleet'. Het ministerie dreigde met juridische stappen indien de richtlijn niet werd nageleefd.

De bemanning van de tanker meldde op 8 juni een explosie aan boord voor de kust van Dhofar. De tanker, die onder sancties van de EU, het VK en de VS (OFAC) valt en in het verleden banden had met de Russische staatsrederij Sovcomflot, was geladen in Novorossiysk en was onderweg naar India. Het is niet bekend waar de bemanning zich nu bevindt, maar evacuatiepersoneel van het schip helpt de Omaanse autoriteiten bij het beoordelen van de toestand van het gestrande schip.

Het schip werd blootgesteld aan de zware zee die normaal is tijdens het moessonseizoen. De tanker zonk steeds dieper in het water en de slagzij nam toe.

De Omaanse autoriteiten hebben een onafhankelijke evaluatie laten uitvoeren door een vooraanstaand bergingsbedrijf. Deze evaluatie heeft de gevaarlijke en verslechterende toestand van het schip bevestigd, met risico's op explosies aan boord en verdere desintegratie van het schip naarmate de bergingsoperatie vordert.

Er is nog geen besluit genomen over het direct starten van bergingswerkzaamheden, dit wordt belemmerd door juridische problemen. De tanker kan breken en zijn lading lekken. Een bergingsoperatie zou de mogelijkheid bieden om de nog aanwezige ruwe olie te bergen, wat ruim voldoende zou zijn om de kosten van de bergingsoperatie te dekken.

Er stonden 39 Russische tankers van de 'dark fleet' geregistreerd in het Omaanse scheepsregister, van een totaal van 44 schepen. Het merendeel daarvan was oud en gevoelig voor motorstoringen. (Timsen, 24-7-2026).



CHARLES L. GILLILAND (T-AKR 298), IMO 7227205, roll-on/roll-off ship (LMSR), 20-4-1972 te water, 1-6-1972 opgeleverd door Burmeister & Wain, Kopenhagen (845) als SELANDIA aan A/S Det Ostasiatiske Kompagni, Denemarken. Containerschip, 49.890 BRT, 35.287 DWT. 26.000 EPK, 19.110 kW, Burmeister & Wain 12K84EF en 39.000 EPK, 28.66 kW 2 x Burmeister & Wain 9K84EF, 3 schroeven. 24 kn. 1984 verlengd bij Hyundai H.I., 54.035 BRT, 40.824 DWT. 1990 verkocht aan U.S. Navy (Military Sealift), 1990-1997 verbouwd bij Newport News Shipbuilding and Dry Dock Company, Newport News, VA, 1997 opgeleverd als USNS GILLILAND (T-AKR 298). 17-5-2023 uit dienst U.S. Navy en overgedragen aan U.S. Maritime Administration's Ready Reserve Force, herdoopt CHARLES L. GILLILAND (T-AKR 298). (Foto SELANDIA en JUTLANDIA: Peter Foxley, Keith Wood/Chris Howell).

Reddingsboot in vlammen

Op 13 juli 2026, kort na 11 uur 's ochtends, brak er brand uit in twee reddingsboten van de USNS CHARLES GILLILAND-AKR 298 in de haven van Baltimore, Maryland.

De brandweer van Baltimore ontving meldingen van een brand in de buurt van het 2000-blok van S. Clinton Street. Bij aankomst troffen de brandweerlieden de boten volledig in vlammen aan. Er werd een tweede alarm afgegeven voor extra manschappen indien nodig.

De brand had een dichte rookontwikkeling veroorzaakt. De eigen brandblussystemen van het schip en de brandweer slaagden erin de vlammen te doven. Er zijn geen meldingen van gewonden. De oorzaak van de brand wordt nog onderzocht. (Timsen, 14-7-2026).

CLIMENE, IMO 9376593, Oil Products Tanker, 4.385 GT, 5.600 DWT, 14-4-2013 opgeleverd als CLIMENE aan PB Norge AS, vlag: Malta, in beheer bij Prime Shipping LLC, Rusland. 1-2007 vlag: Rusland (UBAG), 1-2007 herdoopt KLIMENE. 12-2010 herdoopt CLIMENE. 2026 in beheer bij Prime Shipping LLC en Volgaenergomarin LLC, St. Petersburg,

Oekraïne heeft acht Russische tankers van de schaduwvloot aangevallen.

In de nacht van 6 juli 2026 heeft Oekraïne acht tankers van de Russische schaduwvloot aangevallen. Ook een vrachtschip en een veerboot werden tijdens de operatie getroffen. De tankers werden geïdentificeerd als de VENERA 3, SANAR 1, SANAR 17, CLIMENE, TETI, ALEKSEY SAVRASOV en PENELOPE. De schepen waren allemaal ongeveer 140 meter lang, hadden een laadvermogen van circa 7.000 ton en waren gebouwd tussen 2006 en 2012. Ze staan allemaal op internationale sanctielijsten. (Timsen, 7-7-2026).

AL GHARIYA, IMO 9337987, LNG Tanker, 137.535 GT, 121.730 DWT, 21-1-2008 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Eng. (2248) als AL GHARIYA aan Julia Neptora, Bahamas (C6WF5), in beheer bij Pronav Ship Management GmbH & Co. K.G., Hamburg.

&

DUHAIL, IMO 9337975, LNG Tanker, 137.535 GT, 121.639 DWT, 15-1-2008 opgeleverd als DUHAIL aan Gabriela Nauranto, Bahamas (C6WF6), in beheer bij Pronav Ship Management GmbH & Co. K.G., Hamburg.

&

LILA VADINAR, IMO 9324100, VLCC Crude Oil Tanker, 160.216 GT, 302.478 DWT, 2-8-2006 opgeleverd als KASAGISAN. 29-4-2026 verkocht aan RFK Shipping IFSC Pvt. Ltd., India (VTLD), in beheer bij Synergy Oceanic Services India Pvt. Ltd., 4-2026 herdoopt LILA VADINAR.

Drie LNG-tankers en een VLCC draaiden op voordat ze de Straat van Hormuz binnenvoeren

De schepen AL GHARIYA, DUHAIL en AL RUWAIS, die op weg waren naar de Straat van Hormuz, keerden terug na nieuwe aanvallen op commerciële schepen op 8 juli 2026, toen Iran raketten afvuurde op schepen in de waterweg.

De maritieme autoriteiten verhoogden later het dreigingsniveau voor schepen die door de Straat van Hormuz varen naar "ernstig", waardoor sommige rederijen hun routes wijzigden. Alle drie de LNG-tankers waren leeg en op weg naar de exportterminal Ras Laffan in Qatar om LNG te laden.

De VLCC LILA VADINAR, met ongeveer twee miljoen vaten Koeweitse ruwe olie aan boord die eind vorige week is geladen, maakte op 9 juli een U-bocht voor de kust van Oman voordat ze de Straat van Hormuz binnenvoer.

Sinds het conflict eind februari begon, zijn er minstens 16 LNG-ladingen vertrokken vanuit de Ras Laffan-terminal in Qatar, terwijl nog eens 10 ladingen zijn vertrokken vanuit de Das Island-terminal van ADNOC in de Verenigde Arabische Emiraten. (Timsen, 10-7-2026).

DELIVER, IMO 9194983, Crude Oil Tanker, 79.063 GT, 150.284 DWT, 2000 opgeleverd als COSMIC. 28-1-2017 verkocht aan Great Eastern Shipping Co. Ltd., India, 2017 herdoopt JAG LAADKI. 1-2021 vlag: Panama. 1-2021 herdoopt JANNAT ALFERDOS II. 9-2-2021 verkocht aan Deliver Marine Ltd, Panama. 6-2021 herdoopt DELIVER. 29-10-2023 in beheer bij Stellar Ocean Ltd., Shanghai. 9-2024 vlag: Hong Kong, China. 5-2025 vlag: onbekend. 11-2025 vlag: Mozambique (FALSE). 1-2026 vlag: Kameroen. 5-2026 vlag: onbekend.

Frankrijk onderschept volgende Russische schaduwtanker

De Franse marine onderschepte de tanker DELIVER op 23 juni 2026. Aan boord bevonden zich 25 bemanningsleden van vier verschillende nationaliteiten. Het schip werd ervan verdacht deel uit te maken van de Russische schaduwvloot. De tanker werd gestopt nabij het eiland Sicilië. Het schip had het internationale zeerecht geschonden en werd geënterd door gewapende Franse troepen. Volgens de AIS-gegevens was het schip op 5 juni vanuit de Russische haven Primorsk vertrokken en was het op weg naar Singapore met een verwachte aankomsttijd van 30 juni.

De Franse inspectieoperatie, uitgevoerd op basis van artikel 110 van het VN-Verdrag inzake het recht van de zee, had tot doel de nationaliteit te verifiëren van het schip dat ervan verdacht werd onder een valse vlag te varen. De 'Deliver' werd daarom door schepen van de Franse marine naar een ankerplaats begeleid voor verdere controles. De onderschepping van de DELIVER werd uitgevoerd in nauwe samenwerking met de Europese operatie EUNAVFOR MED IRINI en met de Franse bondgenoten, waaronder het Verenigd Koninkrijk.

De onderschepping van de tanker was de vijfde in zijn soort die door Frankrijk werd uitgevoerd, na die van de TAGOR op 31 mei midden in de Atlantische Oceaan, de DEYNA en de GRINCH, die respectievelijk in maart en januari 2026 in de Middellandse Zee werden tegengehouden, en de BORACAY, die in september 2025 voor de kust van Ushant (Finistère) in beslag werd genomen.

De TAGOR is tot op heden in beslag genomen gebleven, terwijl de DEYNA, de GRINCH en de BORACAY aanvankelijk werden vastgehouden, maar mochten vertrekken nadat de laatste twee boetes van meerdere miljoenen euro's hadden betaald. De kapitein keerde na zijn arrestatie terug naar zijn schip. (Timsen, 30-6-2026).

Kapitein keerde na zijn arrestatie terug naar zijn schip

Het onderzoek naar een overtreding van de vlagregistratievoorschriften van de DELIVER wordt voortgezet, zo maakte het parket van Marseille op 29 juni bekend. De DELIVER bleef voor anker liggen voor de kust van Fos-sur-Mer. Na aankomst van de tanker op 26 juni werd de kapitein in hechtenis genomen, een maatregel die op 28 juni werd opgeheven. Hij mocht terugkeren naar het schip, maar het vaartuig bleef

onder administratief toezicht. De DELIVER stond met name op een lijst van "schepen die niet langer onder Kameroense vlag varen", opgesteld op 29 mei door het Kameroense ministerie van Transport.

De Kameroense regering veroordeelde begin juni het "frauduleuze en misbruikende gebruik" van haar vlag door een andere tanker van de Russische spookvloot, de TAGOR, die ook door Frankrijk in de Atlantische Oceaan was onderschept. De DELIVER, die sinds februari 2025 ook op de sanctielijst van de Europese Unie staat, is de vijfde tanker die verdacht wordt van lidmaatschap van de spookvloot en die sinds september 2025 door Frankrijk in beslag is genomen. Vóór de DELIVER had Frankrijk al de tankers TAGOR op 31 mei midden in de Atlantische Oceaan onderschept, de DEYNA en GRINCH, die respectievelijk in maart en januari 2026 in de Middellandse Zee werden gestopt, en de BORACAY, die in september 2025 in beslag werd genomen. De TAGOR bleef op 30 juni in beslag genomen. (Timsen, 30-6-2026).

Russische schaduwtanker vrijgelaten na betaling van boete

De DELIVER, die ervan verdacht werd deel uit te maken van de Russische schaduwvloot, kreeg op 23 juli toestemming om Frans grondgebied te verlaten na een uitspraak van de rechtbank in Marseille. Het schip kreeg een boete voor een vlagovertreiding, een maand nadat de Franse marine de tanker, die onder Kameroense vlag voer, op 23 juni voor de kust van Sicilië had onderschept voor een vlagcontrole.

Het schip, afkomstig uit de Russische oliehaven Primorsk nabij de Finse grens, voer via het Suezkanaal richting Singapore. Het schip, dat op 29 mei door het Kameroense ministerie van Transport van de scheepslijst was geschrapt, was door de Franse marine geëscorteerd naar de haven van Fos-sur-Mer, nabij Marseille.

Het openbaar ministerie van Marseille, handelend onder de jurisdictie van de zeerechtbank, had een onderzoek ingesteld naar de vlagovertreiding. Het schip lag sindsdien voor de kust van Fos. Op woensdag 22 juli werd de rederij van het schip door de rechtbank van Marseille – in het kader van een schikkingsprocedure (CRPC) – veroordeeld tot een financiële boete, waaronder confiscatie, omdat zij geen bewijs van de nationaliteit van het schip kon overleggen (geen vlagregistratie).

Dit werd bekendgemaakt in een gezamenlijke verklaring van de maritieme prefectuur van de Middellandse Zee, het openbaar ministerie van Marseille en de prefectuur Bouches-du-Rhône. De hoogte van de boete werd niet gespecificeerd. Frankrijk heeft echter besloten zijn sanctiebeleid tegen schepen in de Russische schaduwvloot aan te scherpen door de militaire programmeringswet, die begin juli door het parlement werd aangenomen, te actualiseren.

Het bedrijf heeft schriftelijk toegezegd een nieuwe vlag te verkrijgen zodra de staatsautoriteiten het detentiebevel opheffen. Na betaling van de boete werd de detentie van het schip opgeheven.

De tanker verliet vervolgens de Franse wateren en zette koers naar Sicilië.

De DELIVER, die sinds februari 2025 op de sanctielijst van de Europese Unie staat (een lijst die op donderdag 23 juli verder werd uitgebreid), was de vijfde vermoedelijke schaduwtanker die sinds september 2025 door Frankrijk werd onderschept. (Timsen, 24-7-2026).

FILIA, IMO 8662684, Products Tanker, 1.993 GT, 3.158 DWT, 2006 opgeleverd als NENG DA ZHOU 6. 5-3-2023 verkocht aan Fu Da Waterway Shipping Co. Ltd., China, 2013 herdoopt FU DA 316. 12-2024 verkocht aan Guangdong New Younder Shipping Co. Ltd., China, 12-2024 herdoopt XIN YUN DE 68. 3-2026 verkocht aan Hong Kong Runxin Yangfan, Hong Kong, vlag: Sao Tome and Principe (S9A3236), 3-2026 herdoopt FILIA.

Tanker onderschept wegens oliediefstal

De Nigeriaanse marine heeft in het kader van Operatie Delta Sentinel de FILIA onderschept, die naar verluidt betrokken was bij de diefstal van ruwe olie, en de twaalf bemanningsleden gearresteerd tijdens een op inlichtingen gebaseerde operatie in de staat Akwa Ibom op de ochtend van 23 juli 2026 bij de Utue Terminal in Akwa Ibom. De bemanningsleden zouden gestolen ruwe olie hebben afgetapt van een boorplatform.

De operatie werd uitgevoerd op basis van betrouwbare inlichtingen verkregen via de bewakingssystemen en continue monitoringplatforms van de marine.

Het marinepersoneel reageerde snel op de ontvangen inlichtingen en onderschepte het schip met succes, terwijl het zich vermoedelijk bezighield met illegale activiteiten. Uit voorlopig onderzoek bleek dat het schip naar schatting 3.282 ton stookolie en 650 ton ruwe olie vervoerde zonder de vereiste documenten of wettelijke vergunning.

De tanker, de bemanning en de geborgen lading werden in beslag genomen voor nader onderzoek en mogelijke vervolging conform de geldende wetgeving. (Timsen, 25-7-2026).

FINA A, IMO 9283306 (NB-341), Crude Oil Tanker, 62.002 GT, 109.637 DWT, 11-2004 opgeleverd als MAERSK PRISTINE aan Møller-Maersk A/S, Singapore. 7-2017 vlag: Griekenland. 7-2007 herdoopt VENICE. 8-2017 vlag: Malta. 8-2017 herdoopt VENICE A. 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. 6-2025 vlag: Timor Leste (FALSE). 6-2025 herdoopt FINA A. 8-2025 opgenomen in het Russian Maritime Register of Shipping. 3-2026 vlag: Equatorial Guinea (3CAN15). 16-6-2026 tijdens een reis van Vadinar naar Novorossiysk, met ca. 100.000 ton Russische olie in de Zwarte Zee tussen Anapa en Novorossiysk, aangevallen door Oekraïense troepen.



Beschadigde schaduwtanker naar de Zee van Marmara gesleept

Enkele dagen nadat de FINA A op 17 juni door een Oekraïense drone was geraakt, sleepten ongeveer een half dozijn sleepboten, aangevoerd door de HAKTAN, de ongeloste tanker op 7 juli door de Bosporus richting de Zee van Marmara. De schade aan de bakboordzijde van het achterschip was duidelijk zichtbaar. De tanker was gesanctioneerd door het Verenigd Koninkrijk, Zwitserland, de EU en Canada en was een van de eerste die onder de vlag van Oost-Timor voer. Het schip stond erom bekend dat het onder de vlag van Oost-Timor voer om de prijslimiet voor olie van de G7 te omzeilen. De officiële vlag was Equatoriaal-Guinea. Het schip staat geregistreerd in het Russische Maritieme Register en is sinds 2024 eigendom van Seasailor Holding Ltd. in Antigua en Barbuda. Op 8 juli lag de tanker voor anker op positie 40.57 NB en 028.43 OL, voordat hij werd afgeleverd bij een scheepswerf in Yalova. (Timsen, 9-7-2026. Foto VENICE en VLCC ONOBA (IMO 9292163, 2009-2012 van Stasco, achter het steiger): Arjan Elmendorp, 9-6-2011 Europoort).

GAS AURA, IMO 9140592, LPG Tanker, 3FYH5, 3.898 GT, 1.179 NT, 4.105 DWT. 105,03 (97,50) x 16,83 x 7,50 x 5,366 meter. 2 ladingtanks, L 4.009 m³. 13,3 kn. 4.200 EPK, 3.089 kW, 6 cyl, 2 tew, 370 x 880, 210 rpm., Mitsubishi 6EUC37LA, Akasaka Tekkosho K.K. (Akasaka Diesels Ltd.), Yauzi. 16-11-1995 kiel gelegd, 12-1-1996 te water gelaten, 18-3-1996 opgeleverd door Watanabe Shipbuilding Co. Ltd. (288) als RUN FAR aan Gas Carrier 881 Co. Ltd. Inc., Panama (3FYH5), in beheer bij China Resources Petrochems (Group) Co. Ltd. 30-1-2008 in beheer bij Callany Ltd. 6-2017 verkocht aan Run Xiang Shipping Inc., Panama, in beheer bij Sinopec Hong Kong Ltd. en Fleet Management Ltd., Hong Kong. 17-10-2023 verkocht aan Gas Aura Inc., Panama (3FYH5), in beheer bij Sinopec Hong Kong Ltd. en Fleet Management Ltd., Hong Kong, 10-2023 herdoopt GAS AURA. 10-2-2024 in beheer bij Chemgasfleet Gemi İşletmeciliği Ltd. Sti., Istanbul.

Twee LPG-tankers aangevallen door drones

De GAS AURA werd op 15 juli 2026 nabij Kavkaz in Rusland geraakt door een drone, waarbij twee Filipijnse bemanningsleden gewond raakten. Zij werden aan boord genomen van een andere LPG-tanker onder Panamese vlag, de GAS NERO.

Op 16 juli bracht de GAS NERO de gewonde bemanningsleden veilig over naar een helikopter van de Turkse kustwacht voor de kust van Sinop. Na de medische evacuatie vervolgde de GAS NERO haar reis door de Zwarte Zee, maar werd vervolgens zelf geraakt door een drone, waardoor een van de voorste tanks in brand vloog. De tanker verzocht om assistentie en een blussleepboot werd gestuurd in opdracht van de Turkse havenautoriteit van Samsun.

Ondanks de aanval kon de GAS NERO haar reis voortzetten en arriveerde op 17 juli in Trabzon voor reparaties. (Timsen, 18-7-2026).

GASLOG SALEM, IMO 9638915, LNG Tanker, 98.075 GT, 82.023 DWT, 30-4-2015 opgeleverd als GASLOG SALEM aan Gas-Ten Ltd., Bermuda (ZCEN7), in beheer bij Gaslog LNG Services Ltd., Piraeus. 26-10-2021 verkocht aan CL Gas-Ten Ltd., Bermuda (ZCEN7), in beheer bij Gaslog LNG Services Ltd., Piraeus.

&

ENERGOS WINTER, IMO 9256614, Offshore Processing Ship, 95.970 GT, 80.810 DWT, 2004 opgeleverd als GOLAR WINTER aan Golar Management Ltd., vlag: Noorwegen (NIS). 2004 vlag: United Kingdom. 2009 vlag: Marshall Islands (V7RE2). 14-7-2022 verkocht aan Energios Winter Corp., Marshall Islands (Golar Management Ltd.). 1-2023 herdoopt ENERGOS WINTER. 25-4-2024 in beheer bij Wilhelmsen Ship Management Ltd., Pasadena TX.

Gastankers geraakt door drones

Drones hebben op 29 juli 2026 om 14:20 uur de Amerikaanse gastanker ENERGOS WINTER (IMO: 9256614) in de haven van Damietta geraakt, evenals een andere gastanker, de GASLOG SALEM, die ernaast lag afgemeerd. De 'Energios Winter' werd aan stuurboordzijde getroffen door een onbekend projectiel. Er brak brand uit op zowel het hervergassingsschip als het opslagschip.

De schepen werden van de terminal verwijderd en alle bemanningsleden bleken ongedeerd. Niet-essentieel personeel werd geëvacueerd en de lokale brandweer hielp bij het blussen van de brand. De ENERGOS WINTER lag afgemeerd op positie 31.31 NB en 031.47 OL, voordat de brand geblust was.

De 'Gaslog Salem' werd geraakt nabij de voorste ladingtanks nummer 2. De bemanning bluste een kleine brand en er werd een klein lek geconstateerd. Alle 25 bemanningsleden van het schip waren ongedeerd en er was niemand vermist. De tanker lag voor anker voor de haven op positie 31.42 NB en 031.38 OL.

De Houthis in Jemen hebben de verantwoordelijkheid voor de droneaanval ontkend, waardoor de autoriteiten de daders nog niet publiekelijk hebben geïdentificeerd.

Het door de Houthis geleide ministerie van Buitenlandse Zaken verwierp berichten die de groep in verband brachten met het incident en zei dat er "geen waarheid" zat in de beweringen dat een schip in de haven van Damietta doelwit was geweest. In de verklaring stond dat het standpunt van de groep duidelijk was en dat hun aanvallen alleen gericht waren op Saoedi-Arabië. (Timsen, 30-7-2026).



GFS GALAXY, IMO 9401271, Container Ship, 75.604 GT, 87.791 DWT. 17-11-2008 kiel gelegd, 11-3-2009 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (1944) als ILSE WULFF aan H. Wulff, Duitsland. 3-2009 herdoopt AL KHOR. 3-2012 ILSE WULFF. 11-2016 herdoopt CRETE I. 7-7-2017 nieuw charter, Maersk, 2-3 maanden charter in het Verre Oosten, Oost-Afrika en Zuid-Afrika, 10.000 dollar per dag. 21-9-2017 nieuw charter, ZIM, Verre Oosten/oostkust van de VS, \$17.000 per dag. 6-2021 herdoopt GFS GALAXY. 13-10-2025 verkocht aan Frensdale Navigation Co. Ltd., Cyprus (5BWV6), in beheer bij GFS Ship Management FZE, Dubai, United Arab Emirates. (Foto AL KHOR: Cornelia Klier, 3-4-2010, Hamburg).

Eén Indiaas bemanningslid vermist na Iraanse aanval, Straat van Hormuz opnieuw gesloten

De GFS GALAXY, onderweg van Jebel Ali met 24 bemanningsleden, onder wie 11 Indiërs, werd op 11 juli 2026 om 22.40 uur in de Straat van Hormuz aangevallen door Iran met een kruisraket. De aanval vond plaats op ongeveer negen zeemijlen ten oosten van Oman.

Op 4,4 mijl voor de kust van het gouvernement Musandam brak er brand uit in het achterstevan van het schip, waardoor de machinekamer zwaar beschadigd raakte en het schip stuurloos in het water kwam te liggen. Een Indiase bemanningslid werd vermist. De overige bemanningsleden verlieten het schip in een reddingsboot en werden gered. De zoek- en reddingsoperatie naar de vermiste zeeman was nog gaande.

Iran verklaarde dat het schip waarschuwingen van de Iraanse autoriteiten om terug te keren had genegeerd. Eerder had de Iraanse Revolutionaire Garde gezegd dat ze waarschuwingsschoten hadden afgevuurd op een schip dat zijn transponder had uitgeschakeld in de Straat van Hormuz, in een poging om via een zogenaamde "illegale route" over te steken.

Het Amerikaanse leger heeft op zijn beurt een derde reeks luchtaanvallen op Iran uitgevoerd. De Iraanse Revolutionaire Garde heeft laten weten dat de zeestraat opnieuw is afgesloten voor al het scheepvaartverkeer "tot nader order".

India veroordeelde de aanval op het schip, dat voorheen voer onder de namen CRETE I, ILSE WULFF en AL KHOR. De officiële eigenaar is de Wulff Reederei uit Glückstadt.

Het ministerie van Buitenlandse Zaken heeft zijn diepe bezorgdheid geuit over de aanhoudende aanvallen op commerciële scheepvaart in de regio en heeft zijn oproep herhaald tot onmiddellijke de-escalatie van de spanningen en de afronding van de lopende onderhandelingen voor een diplomatieke oplossing om de vrede en stabiliteit te herstellen. Het ministerie merkte op dat de Indiase ambassade in Oman de ontwikkelingen nauwlettend volgt en samenwerkt met de Omaanse autoriteiten bij de zoek- en reddingsoperaties, en bedankte de Omaanse regering voor haar steun. Het benadrukte dat het aanvallen van commerciële schepen en civiele infrastructuur moet stoppen en dat de vrije en onbelemmerde scheepvaart door internationale waterwegen, in overeenstemming met het internationaal recht, onmiddellijk moet worden hersteld. (Timsen, 12-7-2026).

Zoektocht naar vermiste zeeman voortgezet, schip wordt gesleept

De zoektocht naar Heramb Karmarkar uit Pune, India, de derde machinist van de GFS GALAXY, was op 13 juli nog gaande. Ondertussen werd het beschadigde schip naar de haven van Khor Fakkan in de Verenigde Arabische Emiraten gesleept voor nader onderzoek.

Het ministerie van scheepvaart heeft sinds het incident voortdurend contact onderhouden met de rederij en de ontwikkelingen nauwlettend gevolgd, terwijl het de nodige maatregelen nam. (Timsen, 13-7-2026).

GOLDEN LEO, IMO 9181833, General Cargo Ship, 4.560 GT, 7.334 DWT, 30-9-1998 opgeleverd door Is Shipyard, Imabari als MANGIUM. 2-2021 herdoopt GOLDEN EAGLE. 29-4-2023 verkocht aan Ocean Grace Shipping Ltd., Comoros, in beheer bij Friends Shipping Co, S.A., Mersin. 1-2024 vlag: Guinea-Bissau (J5AJ7), 1-2024 herdoopt GOLDEN LEO.

Tien doden en acht gewonden bij Russische aanval op civiel vrachtschip

Op 19 juli 2026 om 18.00 uur troffen drie Russische X-59/X-69 kruisraketten, gelanceerd vanuit het tijdelijk bezette gebied van de Autonome Republiek Krim, de GOLDEN LEO met 18 mensen aan boord, kort nadat het met maïs beladen vrachtschip de haven van Odessa had verlaten. De aanval vond plaats net buiten het controlegebied van de zeehaven van Odessa, een van de uitvaartkanalen die schepen gebruiken na het laden bij de graanterminals van de haven.

De bovenbouw van het schip werd aan stuurboordzijde geraakt, waarna brand uitbrak. De bemanning bestond uit vijf Indiase en twaalf Syrische staatsburgers, naast de Oekraïense loods. De Indiase zeelieden aan boord waren via een in Navi Mumbai gevestigd wervings- en plaatsingsbureau met een vergunning (RPSL) tewerkgesteld. Het schip stond onder commando van kapitein Ahmad Hamwia, een Syriër.

Een zoek- en reddingsoperatie werd opgestart, die de hele nacht duurde. Tien mensen, onder wie vier Indiërs, kwamen om het leven bij de aanval. Ook de Oekraïense piloot was een van de slachtoffers. Acht mensen, onder wie een Indiase derde officier, werden naar een ziekenhuis in de Zwarte Zeehavenstad Odessa gebracht. Een van hen, een Indiër, raakte zwaargewond. De bemanning van het vrachtschip bestond voornamelijk uit Syriërs en Indiërs. De lichamen van eerste officier Akhil Jovan (26) uit Kerala en matroos Abhishek Nishad (21) uit Uttar Pradesh werden geïdentificeerd. Beiden waren op 12 juni in Istanbul aan boord gegaan. Acht lichamen moesten nog worden geïdentificeerd vanwege de ernstige brandwonden. De identificatie zou plaatsvinden via de gebruikelijke forensische procedure. Er werd gevreesd dat zich onder de lichamen van nog twee Indiase zeelieden bevonden.

Vanwege de dreiging van een herhaalde aanval moesten de reddingswerkers zich terugtrekken naar een veilige zone. Er woedde een enorme brand aan boord van het schip en de bluswerkzaamheden waren nog gaande. De Oekraïense marine beschouwde het incident als een nieuwe terroristische aanslag in de Zwarte Zee.

De Indiase missie in Oekraïne volgde de situatie nauwlettend en deed er alles aan om de getroffenene zoveel mogelijk hulp te bieden. Het ministerie van Buitenlandse Zaken betuigde zijn medeleven aan de nabestaanden en wenste de gewonde matroos een spoedig herstel toe. India veroordeelde de aanval eveneens ten zeerste en herhaalde zijn standpunt tegen aanvallen op civiele scheepvaart.

Het Indiase ministerie van Buitenlandse Zaken heeft de Russische zaakgelastigde Vladimir Ladanov op 20 juli in New Delhi ontboden. Het ministerie bracht India's ernstige bezorgdheid en ondubbelzinnige veroordeling van de aanval op de GOLDEN LEO over en benadrukte dat dergelijke aanvallen de veiligheid, de beveiliging en de stabiliteit van de internationale zeehandel ondermijnen. Het ministerie zei dat Ladanov was gevraagd om India's bezorgdheid aan Moskou over te brengen en te benadrukken dat aanvallen op commerciële scheepvaart en het verlies van onschuldige burgerslachtoffers onaanvaardbaar zijn. Hij werd verzocht India's sterke bezorgdheid over te brengen aan zijn autoriteiten, namelijk dat het aanvallen van commerciële scheepvaart en het daaruit voortvloeiende verlies van onschuldige burgerslachtoffers onaanvaardbaar zijn en moeten worden vermeden.

Het Kremlin verklaarde op 21 juli dat het contact met New Delhi onderhield na de dood van de vier Indiërs bij de Russische aanslag. De reactie van Kremlin-woordvoerder Dmitri Peskov kwam enkele uren nadat India de Russische zaakgelastigde had ontboden. (Timsen, 20-7-2026).

Overlevenden en dodelijke slachtoffers van de GOLDEN LEO bekend gemaakt

De eigenaar van de GOLDEN LEO heeft bekendgemaakt dat op 20 juli om 13:00 uur, na afronding van de zoek- en reddingsoperatie en overleg met de bevoegde autoriteiten, de dood van negen bemanningsleden is bevestigd, terwijl acht het hebben overleefd.

De officiële identificatie van sommige lichamen was nog gaande vanwege hun toestand na de Russische aanval. De dood van alle bovengenoemde bemanningsleden is echter bevestigd.

De eigenaar werkte samen met de relevante autoriteiten, ambassades en andere betrokken partijen om alle juridische en administratieve procedures af te ronden, inclusief de repatriëring van de lichamen, wat enige tijd in beslag kan nemen. (Timsen, 22-7-2026).

Schip zonk zes dagen na Russische aanval

Op 26 juli begon de GOLDEN LEO, nog steeds geladen met maïs, slagzij te maken naar bakboord, waarna het schip uiteindelijk kapseizde en met de achtersteven eerst zonk nabij de haven van Odessa. Het wrak kwam op een diepte van 22-24 meter terecht. Het schip was eerder aan stuurboordzijde geraakt door drie Russische Kh-59/Kh-69 kruisraketten. Bij dit incident kwamen negen bemanningsleden en de Oekraïense

loods om het leven. Het schip was te zwaar beschadigd om naar een haven gesleept te worden. Na zes dagen van geleidelijke wateroverlast zonk het schip. (Timsen, 27-7-2026).

Er is geen olielekage uit het wrak geconstateerd

Oekraïense functionarissen zijn begonnen met een milieumonitoring en coördineren verhoogde veiligheidsmaatregelen na het zinken van de GOLDEN LEO. De havens in de regio Odessa bleven open en het scheepvaartverkeer bleef door de zeecorridor varen.

Op 27 juli werd in Oekraïne, in samenwerking met diverse instanties, een onderzoek ingesteld naar een mogelijk olielek bij het wrak. Inspecteurs van de staatsdienst voor ecologie bezochten de locatie, ongeveer vijf zeemijl uit de kust van Odessa, om de eerste meldingen van een mogelijke olievlek aan de oppervlakte te onderzoeken.

Tegen de middag waren er geen tekenen van verontreiniging door de brandstof, smeermiddelen of andere vloeistoffen aan boord van het schip. De vlek bleek afkomstig te zijn van de maïskolven aan boord van het schip, dat 2800 ton maïs had geladen in Chornomorsk.

Oekraïne had een zitting van de VN-Veiligheidsraad aangevraagd om de situatie en de gevolgen ervan voor de wereldwijde graanmarkten te bespreken. Het openbaar ministerie van Odessa meldde dat Russische troepen tussen 20 juni en 20 juli 28 koopvaardijschepen in de havens van Groot-Odesa hadden aangevallen. Daarbij kwamen 21 mensen om het leven en raakten 34 gewond. Oekraïne heeft ongeveer een derde van zijn exportcapaciteit voor graan vanuit de havens aan de Zwarte Zee verloren.

De tarweprijzen zijn sinds begin juli met 20% gestegen als gevolg van aanhoudende aanvallen op de havens van Odessa, Tsjernomorsk, Pivdennyi, Izmail en Mykolaiv. (Timsen, 29-7-2026).

JAMES II, IMO 9253909 (NB-340), Crude Oil Tanker, 79.525 GT, 149.995 DWT, 8-2-2002 opgeleverd als ASTRA aan Crest Agency Ltd., Liberia, in beheer bij Dynacom Tankers Management Ltd. 1-2022 herdoopt WALTZ. 12-2022 verkocht aan James Navigation S.A., Palau (T8A4118), in beheer bij Arhana Enterprises Ltd., 12-2022 herdoopt JAMES II. 11-7-2023 in beheer bij Gama Link Tech Services Co., Gurugram, Haryana, India. 5-2026 vlag: onbekend.

Tanker met Palau-vlag beschadigd in de Zwarte Zee

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

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

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

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

JAMES II, 16-6-2026 verkocht aan Riker Navigation Ltd., Majuro MH, Marshall Islands, vlag: Sierra Leone (9LU2814), 6-2026 herdoopt RIKER.

Door drones beschadigde tanker is via de Bosporus naar Yalova gesleept

Op 2 juli 2026 voer de RIKER, de voormalige James 2, die op 27 mei het doelwit was van een droneaanval voor de kust van Sinop in de Zwarte Zee, gesleept door de Bosporus.

De tanker, die nu onder de vlag van Sierra Leone vaart, werd op 80 kilometer van de ingang van de zeestraat geraakt door Oekraïense drones. Daarbij raakten de machinekamer en het stuurcompartiment beschadigd, met als gevolg dat de voortstuwing volledig uitviel. Sinds mei worden tijdelijke reparaties uitgevoerd om een veilige doorgang te garanderen.

In de eerste week van mei werd de IACS-classificatie ingetrokken, waardoor de classificatiestatus onduidelijk was. Daarvoor was de schaduwtanker al gesanctioneerd door het Verenigd Koninkrijk, Australië, Canada en Oekraïne. Medio juni werd het schip overgedragen aan een lege vennootschap op de

Marshall-eilanden. Het is een van de vier zusterschepen die alle tot de Russische schaduwvloot worden gerekend.

Zes sleepboten van de Algemene Directie Kustveiligheid van het Ministerie van Transport en Infrastructuur, de KURTARMA 3, KURTARMA 4, KURTARMA 5, KURTARMA 6, KURTARMA 9 en KURTARMA 11, trokken het schip binnen twee uur door de zeestraat. De droneaanval vond plaats in de Zwarte Zee op 28 mei 2026. Scheepvaart door de zeestraat werd om veiligheidsredenen in beide richtingen stilgelegd. Er werden uitgebreide veiligheidsmaatregelen getroffen in het gebied tijdens de doorvaart van het schip.

Als onderdeel van de escorteoperatie, waarbij verhoogde alertheidsmaatregelen werden genomen tegen potentiële risico's, werd de Bosporus gedurende ongeveer twee uur in beide richtingen afgesloten voor scheepvaartverkeer. De operatie verliep zonder incidenten. Het scheepvaartverkeer in de Bosporus keerde terug naar normaal nadat de tanker de Zee van Marmara was binnengevaren. (Timsen, 17-7-2026).

JANE MÆRSK, IMO 1044974, LPG Tanker (Ammonia Carrier), 53.197 GT, 21.508 NT, 59.937 DWT, 25-7-2025 eerste staal gesneden, 3-2-2026 kiel gelegd, 20-4-2026 te water gelaten onder bouwnummer HD HYUNDAI SAMHO 8264, 23-6-2026 gedoopt JANE MÆRSK door Mrs. Mika Takahashi, 20-7-2026 opgeleverd door HD Hyundai Samho Co. Ltd. aan Ammonia Carriers A/S, Hellerup-Denemarken (DIS) (OUUD2), in beheer bij Mærsk Tankers AS, Kopenhagen.

KAIROS, IMO 9236004 (NB-336), Crude Oil Tanker, 78.845 GT, 149.989 DWT, 19-11-2002 opgeleverd als PAROS aan Danais Maritime Corp., vlag: Griekenland, in beheer bij Kyklades Maritime Corp. 1-2004 herdoopt FILIKON. 18-7-2005 verkocht aan CMB. Tech N.V., Griekenland. 6-2018 vlag: Liberia. 4-6-2021 verkocht aan Katiuska Marine Ltd., 6-2021 vlag: Panama, 6-2021 herdoopt KATIUSKA. 6-12-2022 in beheer bij Ocean Dolphin Ship Management. 7-2-2025 in beheer bij Elite Marine Ship Management. 6-2025 vlag: onbekend. 17-8-2025 verkocht aan Alafia Trading Ltd., 8-2025 vlag: Gambia (C5J700), 8-2025 herdoopt KAIROS. 11-2025 vlag: onbekend. 28-11-2025 op 28 mijl uit de kust van de Turkse kust is de "Russische schaduw-tanker" getroffen door een Oekraïense UAV (Sea Baby-drone) raakte na een explosie in brand, water in de MK en de motor stil gevallen. 5-12-2026 voor de kust van Bulgarije om te repareren. 15-12-2026 naar een veilige ankerplaats is verhaald.

De olievlek leek afkomstig te zijn van een tanker

Bulgaarse autoriteiten ontkenden berichten over een aanhoudende olievlek afkomstig van het wrak van de gesanctioneerde KAIROS, dat zwaar beschadigd raakte door een Oekraïense droneaanval ten noorden van Turkije op 28 november 2025. Een grote brand had de brug en het accommodatieblok beschadigd. De machinekamer was ten minste gedeeltelijk onder water gelopen. De Turkse autoriteiten reageerden en hielpen bij de evacuatie van het schip, dat later op sleeptouw werd genomen. Na 10 dagen werd het naar een veiligere locatie in de baai van Burgas gesleept.

Op 5 december strandde het wrak van de tanker voor de Bulgaarse kust. Er werd beweerd dat de Turkse sleepboot die het schip sleepte, het in Bulgaarse wateren had gedumpt. Greenpeace Bulgarije publiceerde echter een reeks satellietbeelden waarin werd opgeroepen tot een volledig onderzoek naar de bron van de olievlek die afkomstig leek te zijn van de gestrande tanker.

Vorige week kwamen er berichten over de olievlek naar buiten, toen de gemeenteraad van Nessebar de situatie meldde en de overheid opriep tot actie. De Nessebar bevond zich op ongeveer 20 zeemijl ten noorden van Bargas Bay, waar de tanker sinds december 2025 voor anker lag.

Het Bulgaarse ministerie van Transport heeft in samenwerking met de Maritieme Administratie een inspectie van de tanker uitgevoerd. Op 22 juli 2026 meldden zij dat er twee inspecties hadden plaatsgevonden binnen een straal van 1,5 zeemijl rond de tanker. Er werd geen olievlek waargenomen, maar wel enkele gekleurde vlekken, die met een dispergeermiddel werden behandeld. Een inspectie van de romp toonde eveneens geen actieve lekken aan.

De tanker zou geregistreerd staan in Gambia en eigendom zijn van een Chinees bedrijf. De Europese Unie plaatste het schip in mei 2025 op de sanctielijst, en het Verenigd Koninkrijk voegde het schip in juli 2025 daaraan toe. Beide landen noemden de herhaalde betrokkenheid van het schip bij de Russische oliehandel als reden. (Timsen, 28-7-2026).

KAVOMALEAS, IMO 1042823, Oil Products Tanker, 44.417 GT, 74.978 DWT, 21-3-2025 te water, 9-7-2025 opgeleverd door Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co. Ltd. (YZJ2023-1576) als KAVOMALEAS aan Kavomaleas Ships Ltd., Malta (9HA6284), in beheer bij Dynacom Tankers Management Ltd., Athene.

Tanker verlaten en in brand staand na aanval in de Straat van Hormuz

De KAVOMALEAS werd op de ochtend van 19 juli 2026 (19:24 UTC) tijdens de doorvaart door de Straat van Hormuz getroffen door onbekende projectielen en vloog in brand, ongeveer acht zeemijl ten noorden van Kuzmar, Oman. Het schip werd tweemaal geraakt en er ontstond brand in de machinekamer, die niet kon worden geblust met het aanwezige brandblussysteem. De kapitein gaf het bevel het schip te verlaten en de bemanning werd veilig gered en naar Oman gebracht. Er zijn nog geen meldingen van vervuiling. 's Avonds bleef het schip branden en dreef het stuurloos rond in de straat.

Het schip had voor de aanval voor de kust van Fujairah op 18 juli nog een laatste locatie doorgegeven, waarna het zijn AIS-systeem uitschakelde. De tanker was gestrand in de Arabische Golf nadat hij op 25

februari door de Straat van Hormuz was gevaaren en had enkele maanden voor de kust van Saoedi-Arabië doorgebracht. Het leek erop dat het schip de Straat van Hormuz rond 2 juli had verlaten met het AIS-systeem uitgeschakeld.

De KAVOMALEAS werd geëxploiteerd door Dynacom Tankers Management, en de uiteindelijke begunstigde was het bedrijf Dynacom Tankers, dat gecontroleerd wordt door de Griekse scheepseigenaar George Procopiou. Deze is in rapporten genoemd omdat hij ondanks het risico op aanvallen op schepen tijdens het conflict met Iran doorzette met het vervoeren van tankers via Hormuz. (Timsen, 21-7-2026).

m.t. LAVINE, Amerikaanse troepen hebben een zombietanker uitgeschakeld

Amerikaanse troepen hebben de LAVINE, met het overduidelijk valse IMO-nummer 9177686, in de Golf van Oman tot zinken gebracht nadat het schip minstens vier keer had geprobeerd de blokkade te doorbreken. De bemanning was gewaarschuwd, maar gaf geen gehoor aan de bevelen. Daarop opende het leger het vuur op de machinekamer. Het was het tweede commerciële schip dat tot zinken werd gebracht sinds het leger de blokkade opnieuw had ingesteld. Het Amerikaanse Centraal Commando meldde dat het ook twaalf schepen had omgeleid.

De LAVINE werd beschouwd als een zogenaamde zombietanker, ooit de MACHO QUEEN (IMO: 9238868), die verdween nadat het Amerikaanse Office of Foreign Assets Control (OFAC) er op 21 augustus 2025 sancties tegen had ingesteld.

Het AIS toonde de MACHO QUEEN nog steeds onder haar echte IMO-nummer en MMSI vlak voor de aanwijzing door OFAC, toen het schip ongeveer twee miljoen vaten Iraanse ruwe olie laadde van een andere door OFAC aangewezen tanker, de TIFANI (IMO: 9273337), voor de kust van Maleisië via een schip-naar-schip-overdracht. Het schip bleef zijn toegewezen IMO-nummer slechts tot 22 augustus uitzenden.

Op 26 september dook de voormalige MACHO QUEEN weer op als de LAVIN, nu met het vervallen IMO-nummer van de tanker PEDROT (IMO: 9177686), die in 2018 was gesloopt, en een afwijkend MMSI-nummer dat aan Mali is gekoppeld.

Op 9 oktober verving de LAVIN het Malinese MMSI-nummer door een nieuw nummer, wat suggereerde dat het schip onder Comorenvlag voer. Dat nummer was echter al in gebruik door de tanker GULY (IMO: 9256236), die dit nummer slechts twee dagen eerder was gaan uitzenden terwijl ze voor anker lag bij Sohar, nadat ze op 3 september de haven van Khor al Zubair had verlaten.

Op 10 oktober arriveerde de LAVIN voor de kust van het raffinaderijcentrum in de provincie Shandong; kort daarna verdween het AIS-signaal volledig. Het schip loste de Iraanse ruwe olie die het in Tifani had geladen op 21 oktober in Dongjiakou onder de naam LAVIN, waarna het later de naam LAVINE kreeg. (Timsen, 25-7-2026).

m.t. LAVINE zou zijn geweest m.t. MACHO QUEEN, IMO 9238868, 7-2026 nog geregistreerd als MACHO QUEEN, Crude Oil Tanker, VLCC. 160.083 GT, 309.270 DWT, 9-9-2003 opgeleverd als OLYMPIC LEGEND aan Rosario Ene, Griekenland, in beheer bij Olympic Shipping & Management. 21-7-2021 verkocht aan Summer Lotus Ltd., 7-2021 vlag: Hong Kong, China, in beheer bij Bestship Shipping Co. Ltd., 7-2021 herdoopt RED STEM. 12-10-2023 verkocht aan Decent Medal Ltd., vlag: Hong Kong, China, in beheer bij Shanghai Beta Ship Management, 10-2023 herdoopt GRACE. 25-9-2024 verkocht aan Regal Liberty Ltd., Tortola, British Virgin Islands, vlag: Hong Kong, China, 9-2024 herdoopt GIANT. 7-4-2025 in beheer bij Lucky Ascend Ship Management Ltd., 5-2025 herdoopt MACHO QUEEN. 9-2025 manager en vlag: onbekend.

&

GULY, IMO 9256236 (NB-334), Crude Oil Tanker, 40.763 GT, 72.344 DWT, 31-3-2003 opgeleverd als BLUE DOLPHIN. 9-2003 herdoopt STENA COMMANDER. 11-2006 herdoopt BLUE DOLPHIN. 3-2011 herdoopt SN AZZURRA. 11-2015 herdoopt CATALINA. 1-2023 herdoopt GULYA. 2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 2-10-2025 verkocht aan Bengaluru Shipping Corp., 10-2025 vlag: Comoros (D6A4221), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 10-2025 herdoopt GULY. 11-11-2025 op Chittagong Anchorage, 19-11-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

&

PEDROT, IMO 9177686, Crude Oil Tanker, VLCC, 152.145 GT, 279.989 DWT. 2000 opgeleverd als TAKASUZU, vlag: Panama, in beheer bij NYK Line. 7-2000 vlag: Japan. 8-2000 vlag: Panama. 6-2003 in beheer bij NYK Shipmanagement Pte. Ltd. 17-5-2010 verkocht aan Burney Japan Co. Ltd., Panama, in beheer bij NYK Line en NYK Shipmanagement Pte. Ltd. 6-2013 verkocht aan Sakura Shipholding S.A. & Burney Japan Co. Ltd., Panama, in beheer bij NYK Line en NYK Shipmanagement Pte. Ltd. 22-4-2015 verkocht aan Gifted Shipping Corp., Panama, in beheer bij New Shipping Ltd., 2015 herdoopt NEW DISCOVERY. 2018 verkocht voor sloop aan Daden Steel, Pakistan. 10-2018 vlag: St. Kitts and Nevis (V4VB3), 10-2018 herdoopt PEDROT. 25-10-2018 gearriveerd Gadani Beach, 30-10-2018 aanvang sloop.

&

TIFANI, IMO 9273337 (NB-337), Crude Oil Tanker, VLCC, 156.967 GT, 299.999 DWT. 2003 opgeleverd als BUNGA KASTURI aan MISC BHD., Maleisië (9MVE6). 16-12-2005 verkocht aan AET Petroleum Tanker, Maleisië, in beheer bij Eagle Shipmanagement Pte. Ltd., Singapore. 2009 in beheer bij AET (UK) Ltd. 12-1-2011 in beheer bij MISC Shipmanagement S Pte. Ltd. 6-2020 vlag: St. Kitts and Nevis, 6-2020 herdoopt AMFITRITI. 8-2020 vlag: onbekend. 10-2020 vlag: Tanzania. 10-2020 vlag: onbekend, 10-2020 herdoopt ANAHI. 3-8-2022 verkocht aan World Crew Provider N.V., Paramaribo, Suriname, 8-2022 vlag: Kameroen, 8-2022 herdoopt TIFANI. 9-2022 vlag: onbekend. 9-2024 vlag: Panama.



31/10/2024 in beheer bij Inaya Ship Management Pvt. Ltd. 18/12/2024 in beheer bij Ensa Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai. 1-2025 vlag: Palau. 7-2025 vlag: onbekend. 11-2025 vlag: Botswana (FALSE). 19-4-2026 passage Dondra Head met circa twee miljoen vaten ruwe Iraanse olie, geladen op Kharg Island. 20-4-2026 tijdens een reis van Dongjiakou, China naar Singapore aangehouden door U.S. Navy (INDOPACOM, het Amerikaanse Indo-Pacifische Commando) en doorzocht, bij de aanhouding is het schip "staatloos" verklaard. 21-5-2026 uit de vaart. (Foto: Hannes van Rijn, 6-3-2012).

LAYLA, IMO 9336098, Crude Oil Tanker VLCC, 160.782 GT, 317.821 DWT, 22-8-2007 opgeleverd als LAYLA aan National Shipping Co. Saudi Arabia, Bahamas, in beheer bij Bahri Ship Management DMCC, Dubai, United Arab Emirates. 5-2019 vlag: Saudi Arabia (HZAP).

&
ENCCELIA, IMO 9240172, Crude Oil Tanker, 62.216 GT, 109.250 DWT, 10-1-2003 opgeleverd als APANEMO aan (manager) Centrofin Management Inc. 2-2006 herdoopt SILVAPLANA. 11-9-2017 verkocht van Silvaplane Transportation Corp., Griekenland aan Trans Mediterranean Shipping Inc., Dominica, 9-2017 herdoopt ENCELIA. 8-2024 vlag: Saudi Arabia (HZKA).

Houthi's hebben de aanval op een VLCC opgeëist

De tanker ENCELIA stond in brand nadat deze op 22 juli 2026, kort na vertrek uit Yanbu, nabij Jizan in de Rode Zee werd geraakt door een onbekend projectiel. Het schip bevond zich ongeveer 70 zeemijl ten zuidwesten van Al Shuqai'a in de Rode Zee. De bemanning begon direct met bluswerkzaamheden. De tanker werd aan stuurboordzijde geraakt. Er vielen geen slachtoffers en er werden geen milieuschade gemeld.

De Houthi's in Jemen hebben de verantwoordelijkheid voor de aanval opgeëist en verklaard dat hun troepen twee Saoedische tankers hadden aangevallen die de blokkade van Saoedische havens hadden geschonden. De Houthi's claimden ook de LAYLA te hebben geraakt en dat er brand was uitgebroken aan boord, maar deze aanval is niet onafhankelijk bevestigd. De tanker zond op 17 juli voor het laatst een AIS-locatie uit ten westen van de positie van de ENCELIA.

De Houthi's verklaarden dat ze de tankers hadden aangevallen met een aantal ballistische en kruisraketten, evenals drones. (Timsen, 23-7-2026).

MARIYA, IMO 9838204, Chemical/Oil Products Tanker, 5.352 GT, 7.881 DWT, 4-6-2018 opgeleverd als BALT FLOT 19 aan JSC GTLK, Rusland (UBIN). 6-6-2023 verkocht aan CAPITAL GROUP JSC, Rusland, 6-2023 herdoopt MARIYA.

11-7-2026 Oekraïense drones hebben nog eens 14 Russische schepen geraakt, waaronder tien tankers en vier veerboten, in de baai van Azov op 11 juli 2026, zo meldde commandant Robert "Madyar" Brovdi van de Strijdkrachten voor Onbemande Systemen (SBS). De aanvallen vormden het hoogtepunt van een week waarin Oekraïne 90 schepen trof die werden ingezet voor de voortdurende Russische bezetting van de Krim en de brandstofhandel in de Zwarte Zee. Moskou heeft, een week na de verliezen, geen zichtbare poging ondernomen om zijn commerciële schaduwvloot te verdedigen.

In de week van 6 tot en met 12 juli werden 90 schepen van de Russische schaduwvloot getroffen, wat neerkomt op één Russische tanker, sleepboot, vrachtschip of speciaal vaartuig dat elke 112 minuten werd geraakt.

Onder de laatst geïdentificeerde doelen bevonden zich de MARIYA, YEYSK (eigenaar Kerch Sea Ferry, Krym, Oekraïne) en de SKY ONE, die laatstgenoemde in de haven van het bezette Kerch werd geraakt door piloten van het 413e Raid Regiment, evenals een niet nader genoemde veerboot die werd gebruikt voor transport over de Straat van Kerch.



MINEL VARDAL, IMO 9386378, Chemical/Oil Products Tanker, 4.752 GT, 22-9-2008 opgeleverd als MARDENIZ aan Icdas Celik Enerji Tersane, Turkije, in beheer bij Mardeniz Denizcilik. 2-2010 vlag: Malta. 2012 verkocht aan Uni-Vessels ApS, Denemarken (DIS), 8-11-2012 in beheer bij Uni-Tankers AS, herdoopt LESSOW SWAN. 16-10-2025 verkocht aan Minel Vardal Shipping Co. Ltd., 10-2025 vlag: Malta (9HA2331), in beheer bij Veysel Vardal Gemicilik Denizcilik ve Ticaret AS, Istanbul, herdoopt MINEL VARDAL.

10-7-2026 vertrokken van Waalhaven te Rotterdam naar Sluiskil met de sleepboot HENDRIK SR en de duwboot CUNADO III, 11-7-2026 via Het Kanaal door Zuid-Beveland gearriveerd bij Norden Shipyard te Sluiskil. (Info en foto: Nico Giltay, 10-7-2026, Puttershoek).

NORA, IMO 9259408 (NB-338), Container Ship, 28.676 GT, 37.100 DWT, 2003 opgeleverd als KOTA GUNAWAN. 17-9-2020 verkocht aan Pacific International Lines. 24-9-2020 verkocht aan Argun Shipping Inc., 9-2020 vlag: St. Kitts and Nevis, in beheer bij Reel Shipping LLC, 9-2020 herdoopt CERUS. 18-3-2021 in beheer bij Crios Shipping LLC. 25-1-2025 in beheer bij Neptoria Ship Management. 7-2025 vlag: onbekend. 10-2025 vlag: Aruba (FALSE), herdoopt NORA. 12-2025 vlag: Comoros (FALSE). 15-2-2026 verkocht aan R. Shirazi, 2-2026 vlag: Iran (EPA6448).

Mysterieus schip verliet Aarhus

Het onder Iraanse vlag varende schip NORA, dat sinds 6 maart in de containerhaven van Aarhus lag vastgehouden voor onderzoek door de Nationale Eenheid voor Zware Criminaliteit, heeft de haven op 9 maart verlaten.

Het containerschip, dat enkele maanden geleden zijn naam veranderde in NORA, ging op de ochtend van 11 maart voor anker in de baai van Aarhus op positie 56.0 NB en 010.22 OL.

Het schip kwam ongeveer zes weken geleden in de belangstelling van de Deense maritieme autoriteit vanwege het vermoeden dat het schip onjuiste informatie had verstrekt over de vlagstaat. Op dat moment lag het schip voor anker bij Aalbæk, onder de vlag van de Comoren.

Toen de Deense maritieme autoriteit echter contact opnam met het scheepsregister op de Comoren, bleek dat het schip niet in de Afrikaanse eilandstaat geregistreerd stond. Daarop werd het schip, dat onder sancties van de VS en Oekraïne valt, onder Iraanse vlag gebracht.

De Deense maritieme autoriteit hield het schip vast totdat een vlaggenstaat kon bevestigen dat het schip bij hen geregistreerd en gecertificeerd was. Of het vertrek uit de haven van Aarhus betekent dat de documentatie nu in orde is, is niet bekendgemaakt. Het schip, dat tot enkele maanden geleden CERUS heette, heeft sinds de bouw in Japan in 2003 verschillende keren van eigenaar en vlagstaat gewisseld. (Timsen, 11-3-2026).

Politieoperatie in verband met containerschip onder valse vlag

Vier weken nadat het schip was aangehouden op verdenking van onjuiste registratie bij de Deense autoriteiten, arriveerde het op 18 maart in Kalundborg, begeleid door een Deense patrouilleboot en twee sleepboten, na een inspectie door de havenautoriteiten. De Deense maritieme autoriteit meldde dat het schip verklaarde onder de vlag van de Comoren te varen. De Comoren lieten de Deense maritieme autoriteit echter weten dat het schip niet in hun register was ingeschreven.

Op 15 februari werden de geregistreerde eigenaren van het schip plotseling gewijzigd in een bedrijf in Iran, en het schip verklaarde sinds 1 februari onder Iraanse vlag te varen. Eerder, in 2025, had het schip ook beweerd geregistreerd te zijn in Aruba, wat vermoedelijk ook een valse vlag was. Het schip bleef in hechtenis totdat een vlagstaat documentatie aan de Deense Maritieme Autoriteit zou overleggen waaruit blijkt dat het schip geregistreerd en volledig gecertificeerd is. De PSC (Public Safety Certificate) op 19 februari was de eerste sinds 2022. Er werden echter geen significante veiligheidsgebreken geconstateerd, maar het schip was nog steeds niet volledig gecertificeerd en de hechtenis werd daarom gehandhaafd. Op 5 maart werd het schip naar de haven van Aarhus gebracht en door de autoriteiten doorzocht.

Op 9 maart werd de NORA naar een ankerplaats voor de kust van Aarhus verplaatst, waarna ze op 18 maart rond het middaguur weer verder voer. De Nationale Speciale Misdadbestrijdingseenheid (NSK) meldde een lopende politieoperatie in verband met het schip. Tot oktober 2025 voer het onder de naam CERUS. Naast het feit dat het schip sinds 2022 geen geregistreerde inspectie meer had ondergaan, werd de classificatie in augustus 2025 door Bureau Veritas ingetrokken wegens "Niet-naleving van de classificatievoorwaarden/aanbevelingen". Het schip deed de Russische haven Sint-Petersburg de afgelopen tijd meerdere malen aan. (Timsen, 19-3-2026).

FBI verzocht om een grondig onderzoek

De Amerikaanse Federal Bureau of Investigation (FBI) heeft de Deense autoriteiten gevraagd de NORA te doorzoeken. Het schip ligt sinds 19 februari vast en is afgemeerd in Kalundborg. De autoriteiten ontdekten dat de Comoren zich totaal niet bewust waren van de aanwezigheid van het schip, dat op dat moment voor anker lag in de baai van Ålbæk. Begin maart werd het schip onder Iraanse vlag gevoerd en door de Nationale Eenheid voor Zware Criminaliteit (NSK) gedwongen de haven van Aarhus binnen te varen voor een inspectie. Op 18 maart verliet de NORA Aarhus en arriveerde later die dag in Kalundborg, waar het sindsdien door de Deense autoriteiten wordt onderzocht. Een politiecommissaris van de NSK, de speciale recherche-eenheid van de Deense politie, informeerde het onderzoeksteam tijdens ochtend-vergaderingen voor Pasen over het verzoek van de FBI. De vergaderingen in Kalundborg werden bijgewoond door politieagenten, havenmedewerkers en specialisten van de Dienst voor Chemische Noodhulp. Het schip wordt centimeter voor centimeter doorzocht en de containers aan boord worden één voor één gescand.

Het containerschip is onderworpen aan sancties van zowel de VS als Oekraïne. De Amerikanen vermoeden dat het schip deel uitmaakt van een Iraanse schaduwvloot, eigendom van iemand met nauwe banden met het geestelijke regime. De Oekraïners denken dat het schip wapens vervoert en gebruikt is om gestolen goederen uit de door Rusland bezette gebieden van Oekraïne naar het buitenland te transporteren. De aanwezigheid van wapens werd gezien als een plausibele aanwijzing voor wat de autoriteiten zoeken. (Timsen, 12-4-2026).

Containerschip brak door Amerikaanse blokkadelinie

De NORA wist op 30 juli 2026 de Amerikaanse blokkade te doorbreken. Het containerschip passeerde de blokkade en voer de open zee op. Het schip was eerder gezien in de buurt van Qeshm en leek de Golf van Oman te verlaten. De bestemming stond op de route vermeld als Mumbai. Opmerkelijk was dat het schip van 18 tot 22 juli in de haven van Jebel Ali lag en vervolgens van 22 tot 29 juli voor anker ging bij het eiland Qeshm. De NORA was het eerste grote vrachtschip dat openlijk het blokkadegebied verliet. (Timsen, 30-7-2026).

RODOS, IMO 1024948, Crude Oil Tanker, 63.468 GT, 115.069 DWT, 4-6-2025 opgeleverd als RODOS aan Rhodes Ships Ltd., Liberia (5LWJ3), in beheer bij Dynacom Tankers Management Ltd., Athene,

&

NEW PRIME, IMO 9799123, Crude Oil Tanker, VLCC, 160.174 GT, 103.171 NT, 311.003 DWT, 22-12-2015 kiel gelegd, 4-1-2018 opgeleverd door Dalian COSCO KHI Ship Engineering (DE042) als NEW PRIME aan New Prime Shipping Co. Ltd., Hong Kong, China (VRRH3), in beheer bij Associated Maritime Co. (H.K.) Ltd., Hong Kong, China.

&

XIN LONG YANG, IMO 9761463, Crude Oil Tanker VLCC, 163.092 GT, 308.376 DWT, 19-5-2017 opgeleverd als XIN LONG YANG aan Xin Long Yang Shipping Pte. Ltd., Singapore (9V3642), in beheer bij Cosco Shipping Tanker (Shanghai) Co. Ltd. 16-6-2019 in beheer bij Cosco Shipping Energy Transportation Co. Ltd., Shanghai.

Tanker keerde terug uit Oman

De XIN LONG YANG (IMO: 9761463) van Cosco Shipping, die op 20 juli in Yanbu twee miljoen vaten Saoedische ruwe olie had geladen, en de RODOS (IMO: 1024948) van Dynacom Tankers Management, die ongeveer 700.000 vaten Saoedische ruwe olie had geladen en bestemd was voor India, keerden op 21 juli 2026 om in de Rode Zee en zetten koers richting het Suezkanaal in plaats van langs de Jemenitische kust bij de monding van de zee te varen. Dit gebeurde na een waarschuwing van de met Iran gelieerde Houthis-militie in Jemen, wat wijst op een mogelijke tweede verstoring van een belangrijke scheepvaartroute. Deze verstoring zou het tekort op de wereldwijde energiemarkten, veroorzaakt door de sluiting van de Straat van Hormuz, verder kunnen verergeren.

Als tankers gedwongen worden het Suezkanaal te gebruiken in plaats van de Rode Zee via het Bab el-Mandebkanaal te verlaten, zou de levertijd naar klanten in Azië met weken worden verlengd, omdat ze dan via de Middellandse Zee en om Afrika heen zouden moeten varen.

Op 20 juli kondigden de Houthi's een zeeblokkade af tegen Saoedi-Arabië, waarmee een potentieel nieuw front werd geopend in de oorlog tussen de VS en Israël met Iran en de dreiging voor de wereldwijde energievoorziening en handel buiten de Golfregio toenam. Rederijen werden gewaarschuwd geen lading te laden of te lossen in Saoedische havens en kregen te horen dat dergelijke activiteiten ertoe konden leiden dat ze op elke locatie doelwit zouden worden.

De Houthi's controleerden het noorden van Jemen, inclusief de kust van de Bab el-Mandeb aan de monding van de Rode Zee. Sinds de Straat van Hormuz, die de toegang tot de Perzische Golf controleert, tijdens de oorlog met Iran is geblokkeerd, is de Saoedische haven Yanbu aan de Rode Zee de belangrijkste alternatieve route voor olie uit het Midden-Oosten geworden, waardoor dagelijks miljoenen vaten geëxporteerd kunnen worden. De kosten voor oorlogsrisicoverzekeringen zijn de afgelopen 24 uur al gestegen, omdat de risicobeoordelingen voor Saoedische havens op 21 juli opnieuw zijn geëvalueerd. Schepen die Saoedische havens aandoen, werden geadviseerd om hun doorvaart door de Rode Zee te heroverwegen en extra risicobeperkende maatregelen te overwegen, aangezien schepen die Saoedische havens aandoen een hoog risico lopen.

De tanker NEW PRIME van Associated Maritime Co. HK, die op 26 juli in Yanbu zou aankomen om ruwe olie te laden, is ook opgedraaid voor de kust van Oman voordat het de Rode Zee binnenvoer. In Yanbu werd nog steeds olie geladen op schepen die zich al in de Rode Zee bevonden of via het Suezkanaal aankwamen.

De OLYMPIC LUCK (IMO: 9424211), die via het Suezkanaal de Rode Zee was binnengevaren, was nog steeds op weg naar Yanbu, net als verschillende andere schepen die zich al in de buurt bevonden. (Timsen, 22-7-2026).

Tanker maakte een U-bocht in de Rode Zee

De XIN LONG YANG (IMO: 9761463) van Cosco Shipping, die op 20 juli in Yanbu twee miljoen vaten Saoedische ruwe olie had geladen, en de RODOS van Dynacom Tankers Management, die ongeveer 700.000 vaten Saoedische ruwe olie had geladen en bestemd was voor India, keerden op 21 juli 2026 om in de Rode Zee en zetten koers richting het Suezkanaal in plaats van langs de Jemenitische kust bij de monding van de zee te varen. Dit gebeurde na een waarschuwing van de met Iran gelieerde Houthi-militie in Jemen, wat wijst op een mogelijke tweede verstoring van een belangrijke scheepvaartroute. Deze verstoring zou het tekort op de wereldwijde energiemarkten, veroorzaakt door de afsluiting van de Straat van Hormuz, verder kunnen verergeren.

Als tankers gedwongen worden het Suezkanaal te gebruiken in plaats van de Rode Zee via het Bab el-Mandebkanaal te verlaten, zou de levertijd naar klanten in Azië met weken worden verlengd, omdat ze dan via de Middellandse Zee en om Afrika heen zouden moeten varen.

Op 20 juli kondigden de Houthi's een zeeblokkade af tegen Saoedi-Arabië, waarmee een potentieel nieuw front werd geopend in de oorlog tussen de VS en Israël met Iran en de dreiging voor de wereldwijde energievoorziening en handel buiten de Golfregio toenam. Rederijen werden gewaarschuwd geen lading te laden of te lossen in Saoedische havens en kregen te horen dat dergelijke activiteiten ertoe konden leiden dat ze op elke locatie doelwit zouden worden.

De Houthi's controleerden het noorden van Jemen, inclusief de kust van de Bab el-Mandeb aan de monding van de Rode Zee. Sinds de Straat van Hormuz, die de toegang tot de Perzische Golf controleert, tijdens de oorlog met Iran is geblokkeerd, is de Saoedische haven Yanbu aan de Rode Zee de belangrijkste alternatieve route voor olie uit het Midden-Oosten geworden, waardoor dagelijks miljoenen vaten geëxporteerd kunnen worden. De kosten voor oorlogsrisicoverzekeringen zijn de afgelopen 24 uur al gestegen, omdat de risicobeoordelingen voor Saoedische havens op 21 juli opnieuw zijn geëvalueerd. Schepen die Saoedische havens aandoen, werden geadviseerd om hun doorvaart door de Rode Zee te heroverwegen en extra risicobeperkende maatregelen te overwegen, aangezien schepen die Saoedische havens aandoen een hoog risico lopen.

De NEW PRIME (IMO: 9799123) van Associated Maritime Co. HK, die op 26 juli in Yanbu zou aankomen om een lading ruwe olie te laden, is ook omgedraaid voor de kust van Oman voordat ze de Rode Zee binnenvoer. In Yanbu werd nog steeds olie geladen op schepen die zich al in de Rode Zee bevonden of via het Suezkanaal aankwamen. De OLYMPIC LUCK (IMO: 9424211), die via het Suezkanaal de Rode Zee was binnengevaren, was nog steeds op weg naar Yanbu, net als verschillende andere schepen die zich al in de buurt bevonden. (Timsen, 22-7-2026).

De tanker die zonder stroom zat, is aangekomen in New Mangalore

De RODOS, met 700.000 vaten Saoedische ruwe olie aan boord, is rond middernacht op 1 augustus aangekomen in de haven van New Mangalore, nadat het schip in de Rode Zee van de radar was verdwenen vanwege dreigende blokkades door de Houthi's. De tanker, gecharterd door Mangalore Refinery and Petrochemicals Ltd (MRPL), was een van de twee tankers met Saoedische ruwe olie voor Indiase raffinaderijen die hun volgsystemen uitschakelden tijdens de doorvaart door de Straat van Bab al-Mandeb, nadat de Houthi's in Jemen een blokkade van Saoedische scheepvaart hadden afgekondigd. De laad- en loswerkzaamheden zouden naar verwachting op 3 augustus van start gaan.

Een tweede schip, de Suezmax-tanker AMAZON, gecharterd door Indian Oil Corp, vervoert een miljoen vaten Saoedische ruwe olie en zou naar verwachting op 4 augustus de haven van Chennai bereiken. De twee tankers waren rond 20 juli vertrokken uit de Saoedische haven Yanbu. Kort nadat de blokkade was afgekondigd, werden ze echter gedwongen om in de Rode Zee van koers te veranderen en koersten ze kortstondig richting het Suezkanaal. De schepen schakelden echter de AIS-transponders uit en zetten koers naar het zuiden, waarbij ze incognito door de Straat van Bab el-Mandeb voeren en de Rode Zee verlieten. (Timsen, 3-8-2026).

NORDIC ZENITH, IMO 9588469, Crude Oil Tanker, 81.509 GT, 158.645 DWT, 8-11-2011 opgeleverd als NORDIC ZENITH aan Nordic American Tankers Ltd., Liberia (A8WZ7), in beheer bij Nat Chartering Ltd. 2-5-2019 verkocht aan Nat Bermuda Holdings Ltd., Liberia (A8WZ7), in beheer bij Scandic American Shipping Ltd. en Nat Chartering Ltd. 2-5-2025 in beheer bij Scandic American Shipping Ltd. en Columbia Shipmanagement Ltd. 21-5-2026 in beheer bij Scandic American Shipping Ltd. en Columbia Shipmanagement GmbH, Hamburg.

Tanker beschadigd door drones voor de Russische Zwarte Zee-kust

De NORDIC ZENITH, gecharterd door de Amerikaanse oliemaatschappij ExxonMobil XOM.N. voor het laden van olie bij de terminal van het Caspian Pipeline Consortium voor de Zwarte Zeekust van Rusland, werd op 17 juli 2026 aangevallen en beschadigd door twee drones.

Er brak brand uit op de NORDIC ZENITH, maar deze werd later geblust. Nabijgelegen CPC-schepen evacueerden 13 bemanningsleden, terwijl negen anderen ervoor kozen aan boord te blijven.

De tanker is van het laadschema verwijderd en was ongeschikt voor afmeren of laadwerkzaamheden bij de CPC-terminal.

De CPC is een 1.516 kilometer lange oliepijpleiding die de olievoorraden van Kazachstan in de Kaspische Zee verbindt met de Russische Zwarte Zeehaven Novorossiysk. De in Novorossiysk geladen olie wordt vervolgens per tanker naar de wereldmarkt vervoerd. (Timsen, 19-7-2026).

Tanker beschadigd door twee drones

De NORDIC ZENITH, gecharterd voor het laden van olie bij de terminal van het Caspian Pipeline Consortium voor de Zwarte Zeekust van Rusland, werd op 17 juli 2026 aangevallen en beschadigd door twee drones.

De Suezmax-tanker was gecharterd door de Amerikaanse oliemaatschappij ExxonMobil. Er brak brand uit aan boord van de NORDIC ZENITH, maar deze werd later geblust. Schepen van CPC in de buurt evacueerden 13 bemanningsleden, terwijl negen anderen ervoor kozen aan boord te blijven. De tanker is van het laadschema verwijderd en was ongeschikt voor afmeren of laadwerkzaamheden bij de CPC-terminal. (Timsen, 25-7-2026).

PROVIDER, IMO 9312872, Crude Oil Tanker, 57.325 GT, 105.571 DWT, 7-5-2007 opgeleverd als CORK SPIRIT aan Cork Spirit LLC, Bahamas, in beheer bij Seapeak Maritime Glasgow Ltd. 5-2009 vlag: Liberia, 5-2009 herdoopt ALMI SPIRIT. 7-2022 vlag: Hong Kong, China, 7-2022 herdoopt HUIHAI ATLANTIC. 12-2022 vlag: Panama. 1-2025 vlag: onbekend. 9-2025 herdoopt XD LEO. 6-2025 vlag: Malawi (FALSE). 19-4-2026 verkocht aan Dominant Shipping LLC, 4-2026 vlag: Rusland (UAGF2), 4-2026 herdoopt PROVIDER.

&

NASLEDIE, IMO 9293002, Crude Oil Tanker, 58.418 GT, 105.034 DWT, 15.4.2005 opgeleverd als PRIMO STEALTH aan Argentina Petrochemicals Ltd., Malta, in beheer bij Cardiff Marine Inc. 2007 vlag: Griekenland. 2011 vlag: Marshall Islands. 2014 vlag: Malta, 6-2014 herdoopt SIGNAL PUMA. 8-2020 vlag: Liberia, 8-2020 herdoopt S PUMA. 1-2023 vlag: St. Kitts and Nevis, 1-2023 herdoopt JAGUAR. 5-2023 vlag: Mongolië. 5-2023 vlag: onbekend. 7-2023 vlag: Gabon. 14-2-2024 verkocht aan Sapang Shipping Inc., Gabon. 13-4-2024 in beheer bij Sapang Shipping Inc. en Bisu Marine & Shipping. 2-2025 vlag: Guinea-Bissau, 2-2025 herdoopt ARGENT. 5-2025 vlag: Comoros (FALSE), 5-2025 herdoopt BLINT. 11-2025 vlag: Rusland (UAZD5), 11-2025 herdoopt NASLEDIE. 5-12-2025 in beheer bij Sapang Shipping Inc. en Legacy Marine LLC, St. Petersburg.

&

TRANSFORMER, IMO 9288851, Crude Oil Tanker, 62.965 GT, 115.635 DWT, 27-10-2004 opgeleverd als HS TOSCA aan HS Tosca mbH & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Hansa Shipping GmbH & Co. K.G. 12-2018 herdoopt CARLTON. 7-2022 herdoopt CARL. 3-2024 vlag: Gabon. 9-2024 vlag: Barbados. 4-2025 vlag: Comoros. 4-2025 herdoopt GRINCH. 5-2025 vlag: Comoros (FALSE). 3-5-2026 verkocht aan Dominant Shipping LLC, St Petersburg, 5-2026 vlag: Rusland (UAKF4), 5-2026 herdoopt TRANSFORMER.

De Shadow-tankers onder Russische vlag worden in konvoien door de marine geëscorteerd

Rusland is begonnen met pogingen om de toegang tot zijn tankers te bemoeilijken door militaire bescherming en een konvoisysteem in te zetten. Om de veiligheid te waarborgen, heeft Rusland de fregatten ADMIRAL GRIGOROVICH en NEUSTRASHIMIY hiervoor ingezet.

De NEUSTRASHIMIY was pas op 2 juli 2026 vertrokken uit de marinebasis van Baltiysk (Kaliningrad) voordat ze zich bij de 'Admiral Grigorovich' voegde. Op 6 juli verzamelden drie Russische ruweolietankers, namelijk de PROVIDER, NASLEDIE en TRANSFORMER, zich in de Noordzee, ten noordwesten van het

eiland Sylt, met een gezamenlijke lading van bijna 300.000 ton olie uit de Oostzee. Hun bestemming was naar verluidt Azië.

Alle drie de tankers hebben hun vlag een paar weken geleden laten veranderen van Malawi of de Comoren naar Rusland. De 'Transformer' stond voorheen bekend als de 'Grinch', die in januari door Frankrijk in beslag werd genomen en pas werd vrijgelaten na betaling van een boete van een miljoenenbedrag.

De 22 jaar oude tanker vervoerde voorheen Russische ruwe olie onder de vlag van de Comoren. Nu voert hij de Russische vlag en staat Sotsji als thuishaven op het achterschip vermeld.

Bij het nemen van deze maatregelen beriep Frankrijk zich op artikel 110 van het VN-Zeerechtverdrag, dat marine-enteroperaties toestaat wanneer er aanwijzingen zijn dat een schip onder valse vlag vaart. Groot-Brittannië rechtvaardigde zijn acties op vergelijkbare gronden.

De overstap naar de Russische vlag was bedoeld om de bescherming door de Russische marine te versterken en het voor EU-landen moeilijker te maken om in te grijpen. Deze stap toonde ook duidelijk aan dat de maatregelen tegen de 'schaduwvloot' effect sorteerden. Deze maatregelen dreven de kosten voor Rusland op en verminderden tegelijkertijd de inkomsten uit olieverkoop.

Het varen onder Russische vlag brengt ook grotere logistieke eisen met zich mee op het gebied van onderhoud en service. Bovendien zijn schepen onder Russische vlag legitieme doelwitten voor Oekraïense aanvallen, zoals is gebleken in de Zwarte Zee en de Middellandse Zee. Bijgevolg moet de Russische marine haar inspanningen om deze tankers te beschermen verder opvoeren. (Timsen, 11-7-2026).

MSC MIA SUMMER II, IMO 9169067, Container Ship, 25.219 GT, 25.645 DWT, 1388 TEU, 4-12-1998 te water, 29-1-1999 opgeleverd door HDW Howaldswerke Deutsche Werft A.G. (340) als NORASIA SCARLET aan Norasia Schiffahrts GmbH., Liberia. 2000 verkocht aan Abu Dhabi Container Line, United Arab Emirates, 8-2000 herdoopt ADCL SCARLET. 2001 vlag: Bahamas. 2002 verkocht aan Buckinghamshire Shipping Inc., Bahamas, 7-2001 herdoopt BUCKINGHAMSHIRE. 23-3-2005 verkocht aan Compania Naviera Mia Summer S.A., Panama, in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., 3-2005 herdoopt MSC MIA SUMMER. 2011 vlag: Malta. 2017 vlag: Liberia. 5-2024 herdoopt MSC MIA SUMMER II.

155 mensen opgenomen in het ziekenhuis na ongeval met gevaarlijke stoffen in Antwerpen

De hulpdiensten werden gealarmeerd na een incident aan boord van de MSC MIA SUMMER II in het Deurganckdok in Antwerpen op 14 juli 2026 om 20:19 uur. De gemeentelijke fase van het noodplan en het medisch interventieplan werden afgekondigd. Het lek deed zich voor in een container geladen met waterstoffluoride. Het is waarschijnlijk gebeurd tijdens het laden van het schip. De giftige stof ontsnapte door een gat van ongeveer 10 bij 10 centimeter in de container en verdampte volledig.

In totaal werden 155 mensen naar verschillende ziekenhuizen in de buurt gebracht omdat ze mogelijk in contact waren gekomen met de giftige dampen. Tijdens de operatie werden 21 ambulances en zeven snelle interventievoertuigen ingezet. Een groot aantal van hen is inmiddels uit het ziekenhuis ontslagen, één havenarbeider ging naar de intensive care. Dit betrof zowel bemanningsleden als mensen die op de kade werkten. De bemanning bestond voornamelijk uit mensen uit de Filipijnen.

28 personen vertoonden ernstigere symptomen en bleven voorlopig ter observatie in het ziekenhuis. Eén slachtoffer lag op de intensive care. In de haven zelf is de medische hulpverlening afgerond. De ambulances en brandweerwagens zijn vertrokken. De situatie was onder controle.

Rondom de Deurganck-haven is een grote veiligheidszone ingesteld. Specialisten voerden metingen uit om te bepalen of er gevaar bestond voor de omgeving. De metingen wezen uit dat de concentratie van de giftige stof afnam.

Buiten de haven van Waasland zijn geen verhoogde concentraties gemeten. Er was geen gevaar voor de lokale bevolking.

Om veiligheidsredenen zijn de bruggen over de Kieldrechtse sluis afgesloten en is het scheepvaartverkeer in het gebied tijdelijk stilgelegd. Ook het gebied rond kade 1742 is afgesloten. De gemeente verzoekt iedereen het gebied te mijden en de aanwijzingen van de hulpdiensten strikt op te volgen.

Intussen onderzochten de hulpdiensten hoe het lek veilig gedicht kon worden en controleerden ze of de vrijgekomen stof schade had toegebracht aan het schip of de lading. Pas daarna kon de chemische stof veilig worden verwijderd.

Voor het verder verwerken van de lekkende container is al een drijvende lekbak met kalk klaargezet. (Timsen, 16-7-2026).

De havenactiviteiten zijn grotendeels hervat nadat de container van boord is gehaald -

Nadat een container van de MSC MIA SUMMER II, gevuld met de giftige stof waterstoffluoride, begon te lekken, heeft de Arbeidsinspectie een strafrechtelijk onderzoek ingesteld. Het containerschip lag op de avond van 13 juli aangemeerd aan kade 1742 van de MPET-terminal in Doel. Tijdens het lossen van de container met de zeer corrosieve industriële chemische stof op 14 juli, rond 20:10 uur, werd deze aan boord doorboord. Hierdoor kwam het gas vrij, vergezeld van een dikke witte rookpluim. Alle aanwezige bemanningsleden aan boord van het schip en op de kade werden onmiddellijk geëvacueerd.

Het was nog onduidelijk hoe het lek in de container had kunnen ontstaan. De Arbeidsinspectie Gent startte woensdag een onderzoek naar de precieze omstandigheden en onderzocht of er veiligheidsvoorschriften waren overtreden. Voor ieders veiligheid werd direct een groot afzetgebied ingesteld. Vervolgens werd besloten de stof op gecontroleerde wijze te laten verdampen.

Metingen door de hulpdiensten toonden al snel aan dat het waterstoffluoride voornamelijk lokaal bleef, in de directe omgeving van de kade. Bijgevolg was er volgens de Haven van Antwerpen-Brugge geen enkel gevaar voor omwonenden.

De gecontroleerde verdamping van het waterstoffluoride ging de hele nacht door. Daardoor was de hoeveelheid waterstoffluoride in de container op de ochtend van 15 juli afgenomen. Op dat moment haalden gespecialiseerde teams de container van het schip in een zogenaamde 'morsbak', een met kalk gevulde bak. Tijdens deze ingreep voerden de hulpdiensten continu metingen uit om er zeker van te zijn dat er geen risico was voor personeel of de omgeving.

“Zodra de container volledig leeg was, konden ze in de loop van de middag de perimeter gaan afzetten. Om 15.30 uur konden alle terminals, behalve die van MPET, volledig heropend worden en konden de werkzaamheden hervat worden. Vanaf dat moment was scheepvaart in de hele Waaslandhaven weer mogelijk.”

De werkzaamheden bij MPET bleven tot laat in de avond stilgelegd, waarna een deel van de terminal weer in gebruik kon worden genomen. Het was nog niet duidelijk wanneer de terminal volledig heropend zou kunnen worden. Volgens de gemeente Beveren hing dit onder meer af van de voortgang van de schoonmaakwerkzaamheden aan de infrastructuur, voertuigen en gebouwen. De verstoring van de Waaslandhaven, afgezien van de MPET-terminal, leek voorlopig beheersbaar. De precieze omvang van de uiteindelijke impact en de kosten van de ingreep werden nog onderzocht. (Timsen, 16-7-2026).

NELSA, IMO 9408205, Crude Oil Tanker, 83.805 GT, 156.760 DWT, 12-8-2010 opgeleverd als FRONT NJORD aan Front Njord Inc., Hong Kong, in beheer bij Frontline Management AS. 6-2023 herdoopt FAST KATHY. 4-2025 vlag: Comoros. 5-2025 vlag: Comoros (VALS). 4-8-2025 verkocht aan Iron Route Shipping Ltd., vlag: Kameroen (TJMC29), in beheer bij Emzoil FZCO. 14-11-2025 verkocht aan Xantix Venture Ltd., vlag: Kameroen (TJMC29), in beheer bij Nurlis Stormcore LLC, 11-2025 herdoopt NELSA. 4-2-2026 verkocht aan Jorvexim Dockline Co. Ltd., vlag: Kameroen (TJMC29), in beheer bij Nurlis Stormcore LLC, Sumqayit, Azerbaidjan.

IRINI voerde een vlagcontrole uit

Op 11 mei 2026 voerde de Europese marine- en luchtmachtmissie IRINI een vlagcontrole uit op de NELSA, een schip dat onder EU-sancties valt, als onderdeel van haar surveillance- en controleoperaties op volle zee. De inspectie werd uitgevoerd op grond van artikel 110 van het VN-Zeerechtverdrag (UNCLOS), dat het recht van inspectie op volle zee onder bepaalde voorwaarden regelt, waaronder het vermoeden van een valse nationaliteit of vlagregistratie van een schip.

Op 1 juni voerde de missie een vlagcontrole uit op de olietanker ONEIROI (IMO: 9390587), die ook onder EU-sancties valt. Op 7 juni voerde de IRINI een vlaginspectie uit op de eveneens onder EU-sancties vallende tanker SANDHYA (IMO: 9352195) in de Middellandse Zee. De operaties waren gebaseerd op artikel 110 van het Zeerechtverdrag en de Europese inspanningen tegen de Russische schaduwvloot. De tanker staat op de sanctielijst van de Europese Unie, omdat deze ervan wordt beschuldigd ruwe olie of aardolieproducten vanuit Rusland te vervoeren of te exporteren en onregelmatige en risicovolle maritieme transportpraktijken toe te passen. De plaatsing op de lijst, die op 20 juli 2025 van kracht werd, maakt deel uit van de Europese maatregelen tegen de Russische schaduwvloot, een netwerk van schepen dat wordt gebruikt om het embargo en het prijsplafond van de G7 en de Europese Unie te omzeilen. De inspectie maakte deel uit van de inspanningen van de EU om de Russische schaduwvloot te bestrijden.

De Europese missie bleef haar werkzaamheden uitvoeren in het kader van haar EU-mandaat, dat is verlengd tot 31 maart 2027. (Timsen, 10-6-2026).

Tanker vatte vlam na droneaanval

Het Caspian Pipeline Consortium staakte de werkzaamheden op 19 juli 2026 nadat drie tankers door drones waren aangevallen. De eerste aanval vond plaats toen twee tankers aan het laden waren bij de aanlegsteigers van de offshore terminal in de Zwarte Zee. Een van de schepen, de ASIA, meldde brand aan boord na de drone-aanval. De bemanning, in samenwerking met de hulpdiensten van het CPC, wist de brand te blussen.

De tweede tanker die getroffen werd, was de NISSOS IOS. Kort nadat de werkzaamheden waren hervat, werd ook de gesanctioneerde tanker NELSA op 20 juli geraakt, tussen de bovenbouw en de machinekamer. Er ontstond een grote brand, waardoor de 22 bemanningsleden moesten worden geëvacueerd met sleepboten van de CPC. Het duurde enkele uren om de brand op de tanker onder controle te krijgen. De 'Nelsa' werd in 2024 door het Verenigd Koninkrijk en in 2025 door de EU gesanctioneerd vanwege haar rol in de Russische oliehandel. (Timsen, 20-6-2026).

NISSOS IOS, IMO 9886770, Crude Oil Tanker, 81.502 GT, 157.447 DWT, 18-2-2021 opgeleverd als NISSOS IOS aan Athinais Maritime Corp., Marshall Islands (V7A2901), in beheer bij Kyklades Maritime Corp., Piraeus.

&

ASIA, IMO 9905318, Crude Oil Tanker, 86.628 GT, 163.111 DWT, 27-1-2022 opgeleverd als ASIA aan Hai Kuo Shipping 2032T Ltd., Liberia (5LDM8), in beheer bij Dynacom Tankers Management Ltd., Athene en Winter Shipping Services Ltd., Athene. 12-9-2023 verkocht aan Hai Kuo Shipping 2038G Ltd., Liberia

(5LDM8), in beheer bij Dynacom Tankers Management Ltd., Athene en Winter Shipping Services Ltd., Athene.

Twee tankers beschadigd bij de CPC-terminal

De tankers ASIA (IMO: 9905318) en NISSOS IOS werden aangevallen bij de terminal van het Caspian Pipeline Consortium (CPC) voor de Zwarte Zeekust van Rusland, zo meldde het CPC op 19 juli 2026. De olieladingen werden stilgelegd. Beide tankers werden aangevallen tijdens laadwerkzaamheden. De ASIA vloog in brand, maar de brand werd geblust. Er vielen geen gewonden of doden onder het personeel of de aannemers van het CPC. Er was geen olie lek en de tankers bleven drijven.

Het Kazachse ministerie van Energie heeft verklaard dat de Single Point Mooring (SPM)-installaties, SPM-1 en SPM-3, niet beschadigd zijn. De laadactiviteiten van ruwe olie in de terminal zijn opgeschort in afwachting van een volledige beoordeling van de gevolgen van het incident.

De CPC heeft geen partij aangewezen als verantwoordelijk voor het incident. De aanvallen van zowel Rusland als Oekraïne op scheepvaart in de Zwarte Zee en de Zee van Azov zijn de afgelopen week sterk toegenomen. (Timsen, 19-7-2026).



RUDOLF SAMOYLOVICH, IMO 9750713, LNG Tanker, 128.975 GT, 96.703 DWT, 18-8-2018 opgeleverd als RUDOLF SAMOYLOVICH aan DY Tankers Ltd., Bahamas (C6DB3), in beheer bij Seapeak Maritime Glasgow Ltd. en Seapeak Maritime Ltd. 18-8-2018 verkocht aan TC LNG Explorer II LLC, Bahamas (C6DB3), in beheer bij Seapeak Maritime Glasgow Ltd. en Seapeak Maritime Ltd. 2-10-2018 (arnekiel) De tweede LNG-tanker met ijsklasse met een capaciteit van 170.000 kubieke meter, die door Teekay aan het Yamal LNG-project is geleverd, werd in september in Sabetta, Rusland, aan de charteraar overgedragen. Het nieuwe schip, de RUDOLF SAMOYLOVICH, werd op 6 september opgeleverd, op verzoek van de charteraar, bijna drie maanden eerder dan verwacht. Het schip voegt zich bij de Eduard Toll als het tweede van zes Arc-7 LNG-tankers die Teekay tegen 2020 aan het Yamal LNG-project zal leveren. Het schip voer via de Noordelijke Zeeroute na de oplevering door de werf in Korea eind augustus. De Yamal-terminal in Noord-Rusland, die wordt beheerd door Novatek, heeft de productie snel opgevoerd na de eerste LNG-lading in december 2017 te hebben geladen. 20-3-2026 in beheer bij Seapeak Maritime Singapore Pte. Ltd., Singapore en Seapeak Maritime Ltd. (Foto: Hannes van Rijn, 20-1-2026).

LNG-tanker, gesanctioneerd door Oekraïne, wordt onderhouden bij Fayard Shipyard

Op de avond van 29 juni 2026 arriveerde de RUDOLF SAMOYLOV bij de Fayard-scheepswerf nabij Odense en ging op 30 juni de werf binnen. Het bedrijf, gesteund door een van de rijkste families van Denemarken, wordt al jaren bekritiseerd omdat het de Russische ijsbrekers, die zo cruciaal zijn voor Vladimir Poetin, blijft onderhouden, zelfs na de invasie van Oekraïne. Deze schepen stellen het Kremlin in staat om het hele jaar door zowel niet-gesanctioneerd als gesanctioneerd vloeibaar aardgas (LNG) uit het Arctische gebied wereldwijd te exporteren.

De Fayard-scheepswerf verklaarde dat zij geen diensten verleende aan gesanctioneerde schepen. De werf registreerde de gegevens van alle schepen en controleerde deze voordat ze toegang kregen tot de faciliteit, om ervoor te zorgen dat de schepen die werden onderhouden aan de regelgeving voldeden. Hoewel de 'Rudolf Samoylovich' niet op een van de embargo-lijsten van de EU, de VS of de VN stond, heeft Oekraïne het schip sinds 13 december 2025 gesanctioneerd omdat het actief was in de Russische energiesector, waarvan de winsten een van de belangrijkste inkomstenbronnen voor de Russische staatsbegroting vormden.

Sinds februari 2022 heeft elk Arc7 LNG-schip gemiddeld 5,3 miljoen ton LNG vervoerd: maximaal zes van deze schepen zouden deze zomer voor onderhoud naar de scheepswerf kunnen gaan. Ze ondergaan elke drie jaar een grondige onderhoudsbeurt. Veel schepen, waaronder de 'Rudolf Samoylovich', waren niet in Rusland geregistreerd, maar in landen zoals de Bahamas.

De onderhoudswerkzaamheden werden ook als problematisch beschouwd, omdat sommige van de 16 schepen sinds 2025 niet langer uitsluitend aardgas vervoerden vanaf de voorheen niet-goedgekeurde Yamal LNG-terminal. Steeds vaker kwam het gas nu van de tegenoverliggende Arctic LNG 2-terminal, die wél is goedgekeurd. Dit gas werd kennelijk grotendeels per ijsbrekende LNG-tanker naar de drijvende terminal Saam bij Moermansk vervoerd en vervolgens overgeladen op niet-ijsbrekende LNG-tankers. In het verleden onderhielden twee Europese scheepswerven de Russische ijsbrekende LNG-schepen. Naast Fayard was dat de Damen-scheepswerf in Brest, Frankrijk. Damen trok zich echter in 2024 terug uit deze sector vanwege politieke druk.

Fayard handhaafde deze positie, mogelijk voor eigen financieel gewin. De familie van eigenaar van de Fayard-scheepswerf, onder leiding van Thomas Wilkens Andersen, die bekendstaat om haar extreme discretie, stond in 2025 op de 59e plaats van de rijkste mensen van Denemarken, met een geschat vermogen van ongeveer € 508 miljoen. In 2025 onderhield het bedrijf vijf ijsbrekende LNG-tankers. (Timsen, 30-6-2026).

Protesten tegen de Fayard-scheepswerf vanwege het onderhoud van Russische LNG-tankers

Nadat de 'Rudolf Samojlovitj' van 30 juni tot 22 juli 2026 onderhoud onderging op de Fayard-scheepswerf in Odense, hebben talrijke Europese politici een protestbrief aan de werf geschreven. De Deense scheepswerf is de enige in Europa die schepen met Russisch vloeibaar aardgas (LNG) ontvangt. De werf heeft herhaaldelijk kritiek gekregen, onder meer van de Deense premier Mette Fredriksen. Onlangs hebben meer dan 100 Europese politici een protestbrief aan de werf gestuurd. Door het onderhoud van de schepen werd het voor Rusland mogelijk gemaakt om te exporteren en inkomsten te genereren.

De scheepswerf antwoordde schriftelijk dat zij de geldende regels hadden nageleefd en dat de schepen gas leverden aan Frankrijk, België en Nederland. Om de maritieme veiligheid in Europese wateren te garanderen, moesten de schepen onderhoud ondergaan. Vanaf januari 2027 is de import van vloeibaar aardgas uit Rusland in de EU verboden. Ook het onderhoud van transportvaartuigen zal dan verboden zijn. De tanker vertrok vanuit Vigeroe en arriveerde op 25 juli in Rotterdam. (Timsen, 27-7-2026).

SMYRTOS, IMO 9389100 (NB-241), 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 handhavingsprotocollen. (Timsen, 14-6-2026).

De lading van de in beslag genomen tanker kan worden verkocht

Het Verenigd Koninkrijk overwoog de olie te verkopen die vervoerd werd door de Russische schaduwtanker SMYRTOS. De opbrengst zou gebruikt worden voor militaire steun aan Oekraïne. Hoewel het plan zich nog in een vroeg stadium bevond, was de redenering dat de olie nu eigendom was van het VK, omdat het schip de sancties had overtreden. De opbrengst kon gebruikt worden om wapens voor Oekraïne te kopen, of direct aan Oekraïne worden uitbetaald. De tanker bleef voor anker liggen bij Weymouth, in afwachting van verder onderzoek. De Indiase kapitein werd vervolgd voor het schenden van de sancties. (Timsen, 25-6-2026).

Bemanning van in beslag genomen schaduwtanker, de volgende in onzekere situatie.

Hoewel de SMYRTOS bijna drie weken geleden door de Britse strijdkrachten in beslag werd genomen, mocht de bemanning vertrekken. De tanker bleef voor anker liggen voor de kust van Dorset onder toezicht van minister van Transport Heidi Alexander. De bemanning koos er echter voor om aan boord te blijven in plaats van onder begeleiding naar het Britse vasteland te worden gebracht.

Terwijl hun kapitein aan land vastzit, worden de 24 andere bemanningsleden, afkomstig uit India en Georgië, dagelijks gecontroleerd door het Ministerie van Transport, waarbij onder andere voedsel, water en andere essentiële benodigdheden worden bezorgd.

Kapitein Ajay Pant, 38 jaar oud, werd gearresteerd en aangeklaagd voor het vervoeren van verboden olie uit Rusland. De overige bemanningsleden werden na ondervraging door rechercheurs van de Nationale Misdaadbestrijdingsdienst vrijgelaten en wachten nu af of ze hun reis mogen vervolgen.

Ze waren de meest recente bemanningsleden van koopvaardij schepen die in een lastig parket terechtkwamen nadat ze betrokken raakten bij de toenemende internationale inspanningen tegen vermeende schendingen van sancties op Russische olie, aldus de Seafarers' Charity, na de inbeslagname van tankers van de schaduwvloot door de VS en verschillende Europese landen. (Timsen, 4-7-2026).

Kapitein van schaduwtanker moet in december voor de rechter verschijnen.

Ajay Pant, 38, de Indiase kapitein van de 'Smyrtos', die wordt beschuldigd van het schenden van sancties vanwege de handel in Russische ruwe olie, moet in december voor de rechter verschijnen. De kapitein van de Russische schaduwtanker, die door het Verenigd Koninkrijk in beslag is genomen, verscheen op 16 juli via een videoverbinding voor een rechtbank in Londen. Britse commando's enterden de tanker in juni. Op 17 juli lag deze nog steeds voor anker op positie 50.34 NB en 002.22 WL voor de kust van Weymouth. (Timsen, 17-7-2026).

ZANGAZUR, IMO 9420617, Crude Oil Tanker, 60.379 GT, 107.507 DWT, 7-2010 opgeleverd als SOLEA. 7-2010 herdoopt SHAH DENIZ. 12-1-2017 verkocht aan UML Navigation 5 Ltd., Malta, in beheer bij United Maritime Logistics S.A. en Executive Ship Management (3-2017 de HEYDAR ALIYEV, ZARIFA ALIYEVA, SHAH DENIZ, ABSHERON, BAKU AZERBEIDZJAN, GUNESHLI en-bloc verkocht aan Azerbeidzjan - Socar-ASM LLC). 12-2018 herdoopt ZARIFA ALIYEVA. 11-2021 herdoopt SILVER. 8-11-2023 verkocht aan S.A. Zangazur Shipholdings, 11-2023 vlag: Azerbeidzjan (4JUD), in beheer bij S.A. Maritime Afzco, Baku, Azerbeidzjan en Asco Shipmanagement Afzco, Baku, Azerbeidzjan, 11-2023 herdoopt ZANGAZUR.

Aframax ZANGAZUR verwijderd van de sanctielijst

De ZANGAZUR, eigendom van een joint venture tussen de Azerbaijan Caspian Shipping Company (ASCO) en het staatsoliebedrijf SOCAR, is van de sanctielijst van het Verenigd Koninkrijk verwijderd. De sancties tegen het schip zijn volledig opgeheven. Het Britse ministerie van Buitenlandse Zaken nam dit besluit op 7 juli 2026. Volgens Azerbeidzjan is dit resultaat bereikt door gecoördineerde diplomatieke en juridische inspanningen van de staat. Eerder had de Raad van de Europese Unie al de ASCO-veerboot ZAGATALA en de tankers SHUSHA, GARABAGH, KHANKENDI en SANGESUR van de EU-sanctielijst verwijderd. (Timsen, 10-7-2026).



DOUGLAS MAWSON, IMO 9992713, Passenger (Cruise) Ship, 8.181 GT, 2.495 NT, 1.561 DWT, 2024 in aanbouw als OCEAN DISCOVERER, 5-9-2025 opgeleverd door China Merchants Heavy Industry (Jiangsu) Co., Ltd. (CMHI-197) als DOUGLAS MAWSON aan DMA Twenty-Five Ltd., Bahamas (C6EO2), in beheer bij Sunstone Ships Inc., Miami FL, American Queen Voyages, Aurora Expeditions en V Ships Leisure SAM, Monaco. 104,40 (99,80) x 18,40 x 7,25 x 5,400 meter. 15,5 kn. 2 x 1.630 PK, 1.152 kW en 2 x 2.174 PK, 1.539 kW Diesel Generators, 5.978 APK, 4.400 kW, Electrical, Ingeteam Indar Machines S.A., Beasain, Spanje NE-2022, 2 Screw Propeller Controllable Pitch. 9-6-2026 voor de eerste keer te Honfleur, daarna een cruise op de Middellandse Zee



Explora Journeys neemt EXPLORA III officieel in ontvangst

Explora Journeys heeft luxe cruiseschip EXPLORA III officieel overgenomen op de Fincantieri-werf in Genua. Het is het derde schip van de luxe cruisemaatschappij van de MSC Group en een belangrijke mijlpaal binnen de investering van ruim 3,5 miljard euro in een vloot van zes schepen, die allemaal in Italië worden gebouwd.

Tijdens de traditionele overdrachtsceremonie waren onder meer Pierfrancesco Vago (MSC Group), Anna Nash (Explora Journeys) en de directie van Fincantieri aanwezig, evenals vertegenwoordigers van de Italiaanse overheid. De ceremonie werd afgesloten met de officiële vlagwissel, de zegening van het schip en de traditionele doophandeling door meter Maya Aponte.

Anna Nash, president van Explora Journeys, noemt de EXPLORA III een volgende stap in de ontwikkeling van de rederij. Volgens haar bouwt het merk voort op de ervaringen van de eerste twee schepen, met meer ruimte, vernieuwde faciliteiten en een verdere verfijning van de luxe gastervaring.

Groter schip met nieuwe voorzieningen

De EXPLORA III is 19,2 meter langer dan haar zusterschepen EXPLORA I en II en biedt daardoor meer ruimte, privacy en comfort, terwijl het aantal gasten vrijwel gelijk blijft.



Nieuw aan boord zijn drie culinaire concepten: The Cellar, The Chef's Table en Shore Club on 11. Daarnaast beschikt het schip over een tweede Owner's Residence, ontworpen door architect Patricia Urquiola, meer Ocean Penthouses en Ocean Residences, vernieuwde wellnessfaciliteiten met geïntegreerde spa en fitness en de eerste Chopard-boetiek op zee.

Exclusieve previewcruise

Na de oplevering is EXPLORA III op een exclusieve vijfdaagse preview cruise van 24 tot 29 juli 2026 vertrokken. De cruise vertrok uit Genua en eindigt in Civitavecchia (Rome), met tussenstops in Marseille, Saint-Tropez, Villefranche-sur-Mer en Livorno.

Tijdens de eerste twee dagen vaart tennisser en merkambassadeur Jannik Sinner mee. Gasten krijgen bovendien de kans om de ontwerpers, officieren en het management achter het schip te ontmoeten en als eersten de nieuwe suites, openbare ruimtes en wellnessfaciliteiten te ontdekken.

Doop en eerste seizoen van EXPLORA III

De officiële doop vindt plaats op 1 augustus 2026 in Barcelona. Twee dagen later vertrekt het schip op haar zevendaagse maiden voyage naar Lissabon.

Tijdens haar eerste seizoen vaart het schip in Noord-Europa, IJsland, Groenland en Noord-Amerika, met langere havenverblijven en een route zonder herhalingen. In 2027 volgt de eerste Alaska-seizoen van Explora Journeys. In 2028 breidt de rederij verder uit met de introductie van EXPLORA V, die in Azië zal worden ingezet.

Eerste LNG-schip van Explora Journeys

EXPLORA III is het eerste schip van Explora Journeys dat op LNG kan varen. Het schip is bovendien voorbereid op het gebruik van bio-LNG en synthetisch LNG zodra deze brandstoffen op grotere schaal beschikbaar zijn. Ook beschikt het over walstroomaansluiting, waardoor de motoren in geschikte havens kunnen worden uitgeschakeld om de uitstoot en luchtvervuiling te verminderen.

Met de oplevering van de EXPLORA III is de helft van de geplande vloot van zes schepen gerealiseerd. De bouw van EXPLORA IV, EXPLORA V en EXPLORA VI is inmiddels in volle gang. Deze schepen worden tussen 2027 en 2028 in de vaart gebracht en zullen beschikken over nog geavanceerdere milieutechnologieën, passend binnen de ambitie van de MSC Group om in 2050 netto nul broeikasgasemissies te bereiken. (Bron en foto's: Cruisereiziger, 26 juli 2026).

EXPLORA III, IMO 9869899 (NB-340), Passenger (Cruise) Ship (NB-308), 73.904 GT, 14-3-2019 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6321, 4-7-2022 contract, 4-6-2021 kiel gelegd, 6-9-2023 in aanbouw/eerste staal gesneden, 12-11-2026 geplande oplevering, 14-7-2025 te water gelaten, 23-7-2026 opgeleverd aan Compania Naviera YC 3 S.A., vlag: Malta (9HA6513), in beheer bij MSC Crociere S.p.A., Napels en MSC Cruise Management (UK) Limited. 1.036 passagiers. 236,89 x 32,97 x 10,10 x . meter. 34.800 kW, 4 x diesel generators, 20.000 kW Electric Power Production.



MSC WORLD ASIA begint eerste proefvaart in aanloop naar oplevering

De MSC World Asia heeft een belangrijke mijlpaal bereikt. Het nieuwste schip in de World klasse-serie van MSC Cruises is officieel vertrokken voor haar eerste proefvaart op zee. Vanuit de scheepswerf Chantiers de l'Atlantique in het Franse Saint-Nazaire worden tijdens deze testen de technische systemen, prestaties en veiligheid van het schip uitgebreid gecontroleerd. De proefvaart markeert de laatste fase van de bouw voordat het schip later dit jaar aan MSC Cruises wordt opgeleverd. Na de succesvolle proefvaart keert de MSC World Asia terug naar de werf voor de afrondende werkzaamheden.

Doop in Le Havre en eerste seizoen in de Middellandse Zee

Na de oplevering volgt de officiële doopceremonie in Le Havre, waarbij traditioneel een champagneflles tegen de boeg wordt stukgeslagen. De MSC World Asia start vervolgens op 4 december haar eerste commerciële seizoen in de Middellandse Zee. Het schip vertrekt vanuit Barcelona voor wekelijkse cruises van zeven nachten met bezoeken aan Marseille, Messina, Civitavecchia (Rome), Napels en Valletta. Passagiers kunnen in iedere aanloophaven aan boord stappen.

De MSC World Asia is het derde schip in de World klasse-serie en volgt op de eerder in de vaart gebrachte MSC World Europa en MSC World America. (Bron en foto: Cruisereiziger, 17 juli 2026).

MSC WORLD ASIA, IMO 9901556 (NB-333), passagiersschip, 205.700 GT, 20-1-2020 in aanbouw onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS Y34, 29-5-2025 geplande oplevering, 21-5-2024 kiel gelegd, 6-2026 nieuwe geplande oplevering, 8-11-2025 te water gelaten, 18-7-2026 te St. Nazaire na de proefvaart, vlag: Frankrijk (FNAX), 25-11-2026 geplande oplevering aan World 3 Cruises Ltd., vlag: Malta, in beheer bij MSC Cruises S.A., Genève. 4-12-2026 ETD Barcelona op de eerste cruise.

VIKING SUN, IMO 9725433 (NB-290), 25-9-2017 opgeleverd door Fincantieri-Cant. Nav. Italian (6246) als VIKING SUN aan SEA 32 LEASING CO. LTD., Noorwegen (NIS), in beheer bij Viking Ocean Cruises Ltd. 47.842 GT. 944 passagiers. 8-3-2018 te Shanghai gedoopt VIKING SUN. 25-9-2017 in beheer bij Viking Ocean Cruises Ltd. en Wilhelmsen Ship Management AS. 16-4-2021 verkocht aan Viking Sun Ltd., Noorwegen (NIS), in beheer bij China Merchants Viking Cruises. 12-5-2021 verkocht aan Merchants Viking Cruises Co. Ltd., People's Republic of China (LAYT7), herdoopt ZHAO SHANG YI DUN. 23-3-2026 verkocht

aan Tianjin Dingchi Leasing Co. Ltd., Noorwegen (NIS) (LADM9), in beheer bij Viking River Cruises Inc., Woodland Hills CA en Wilhelmsen Ship Management AS, Lysaker, 3-2026 herdoopt VIKING YIDUN.



AGENDA

- 9 juli t/m 17 augustus Fototentoonstelling van Ernst Lohmann. 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 IJmuiders 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, 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 IJmuiders 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 IJmuiders 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 IJmuiders Zee- en Havenmuseum
- 2 januari 2027, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuiders 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



- 9-8-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
- 13-8-2026 AIDAPERLA, 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 AIDAPERLA, 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 AIDAPERLA, 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 AIDAprila, 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.
 2-10-2026 AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 17:00 - 23:00 uur.
 3-10-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
 4-10-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur
 7-10-2026 MSC MAGNIFICA, IMO 9387085, Cruise Terminal Rotterdam woensdag, 11:00 - 20:00 uur.
 8-10-2026 AIDAprila, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 -22:00 uur.
 11-10-2026 QUEEN ANNE, IMO 9839399, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 18:00 uur.
 12-10-2026 AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 17:00 - 22:00 uur.
 14-10-2026 BRITANNIA, IMO 9614036, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 12:00 uur.
 17-10-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
 20-10-2026 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam; dinsdag, 07:00 - 17:00 uur.
 21-10-2026 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam. woensdag, 07:00 - 19:00 uur.
 30-10-2026, MEIN SCHIFF RELAX (**MAIDEN CALL**), IMO 9862657, CTR, vrijdag, 07:00 - 18:00 uur.

Info: Cruiseport Rotterdam



Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Bangladesh	Steady	445-450 / LDT	465-470 / LDT	475-480 / LDT
2	Pakistan	Steady	443-448 / LDT	463-468 / LDT	473-478 / LDT
3	India	Steady	422-427 / LDT	442-447 / LDT	452-457 / LDT
4	Turkey	Steady	262-264 / LDT	272-274 / LDT	282-284 / LDT

Sloopprijzen, GMS 31-7-2026

AGNES, IMO 8230388 (NB-341), 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, 21-7-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

ASIAN GAS II, IMO 9125401 (NB-342), 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. 26-6-2026 verkocht voor sloop (in de huidige staat te Batam, Indonesië). 7-7-2026 verkocht aan Jahaj Solutions FZE, vlag: St. Kitts and Nevis (V4OS7), in beheer bij Trinitas Ship Management Pvt Ltd., Mumbai, 7-2026 herdoopt GAS II. 29-7-2026 op Chittagong Anchorage. 4-8-2026 op Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

BAGUS, IMO 9020091, General Cargo Ship, 5.519 GT, 6.830 DWT, 3-7-1991 te water, 9-1991 opgeleverd door Iwagi Zosen, Iwagi (141) als DONG WEI aan Dong Lien Maritime S.A., Panama. 1993 verkocht aan Elegant Pescadores S.A., Panama, herdoopt ELEGANT PESCADORES. 2007 herdoopt N.S. ESPERANZA. 2013 herdoopt JIN DA. 2014 herdoopt HUI FENG 88. 19-11-2018 verkocht aan Brilliant Global Ltd., Cook

Islands, 11-2018 herdoopt MAY. 12-2019 herdoopt SHUN XING. 21-12-2021 verkocht aan Lucky Global Ltd., Mongolië (JVUN7), 12-2021 herdoopt BAGUS. 2026 verkocht voor sloop. 18-7-2026 op de ankerplaats van Chittagong, 26-7-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

BASAR, IMO 8423557, Fish Factory Ship, 4.415 GT, 1.818 DWT, 1985 opgeleverd door Chernomorskiy, Nikolaiev (548) als KOLPASHEVO aan U.S.S.R. Azcherryba. 1992 verkocht aan Okeanrybflot, Georgië. 1995 verkocht aan Gruzfa Trawler Co., Belize, 1995 herdoopt ATLANTIC QUEEN. 5-2006 herdoopt MIKHAIL STARITSYN. 2019 herdoopt MYS BASARGINA. 31-5-2026 verkocht aan Bliss Ship Management LLP, Mumbai, vlag: Belize (V3VD3), in beheer bij Atya Ship Management, Bhavnagar, 5-2026 herdoopt BASAR. 28-7-2026 gearriveerd op Alang Anchorage, 30-7-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

BATO, IMO 8721090, Fish Factory Ship, 4.407 GT, 1.797 DWT, 2-1987 opgeleverd door Chernomorskiy, Nikolaiev South (557) als PAVEL BATOV aan Zapryba, U.S.S.R. 4.407 BRT, 1.810 DWT. 1992 over aan Kaliningrad Trawling Fleet Corp., Rusland. 2000 verkocht aan Rybflot-Kaliningrad, Rusland. 2001 verkocht aan Kaliningradskaya Tralflot, Rusland. 2005 verkocht aan Fishing Fleet-For PLC, Rusland. 2008 verkocht aan Atlantrybflot JSC, Rusland. 30-5-2026 verkocht aan Bliss Ship Management LLP, Belize (V3VV), in beheer bij Atya Ship Management, 5-2026 herdoopt BATO. 30-5-2026 (e) verkocht voor sloop. 8-7-2026 op Bhavnagar Anchorage. 10-7-2026 op Alang Anchorage. 11-7-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

BULAN, IMO 9117375, Bulk Carrier, 15.164 GT, 23.829 DWT. 1995 opgeleverd als PACIFIC RAINBOW. 3-2001 herdoopt WILLIAM. 10-11-2010 herdoopt GAZI. 9-2019 herdoopt JIN SHUN FA. 7-2023 herdoopt BULAN. 2026 verkocht voor sloop. 6-2026 verkocht aan Brilliant Global Ltd., vlag: Mongolië (JVAS8), in beheer bij Jin Hao Ship Management Co. Ltd., Taipei City. 2026 verkocht voor sloop. 14-7-2026 aangekomen op de ankerplaats van Chittagong, 17-7-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



CORNELIGUE, IMO 7711969 (NB-328), General Cargo Ship, 674 GT, 953 DWT, 6-1978 opgeleverd als DAVID DORMAN. 1989 herdoopt DEER SOUND. 1994 herdoopt ISIS. 2019 verkocht van Great Glen Shipping Co. Ltd., Isle of Man aan Cemaritime B.V., Rotterdam, vlag: Togo, herdoopt CORNELIGUE. 19-2-2019 opgelegd. 2019 verkocht voor sloop naar 's-Gravendeel. 7-2022 bij Moerdijk gestrand. 2-7-2025 verkocht aan onbekende koper. 2026 verkocht voor sloop naar Gent. 18-6-2026 na voorbereidend werk van het kraanschip RIJOS vlot gebracht door de sleepboot HENDRIK 7 (ex EERLAND 2) en duwboot NOVA (ex NEPTUNUS 6), naar Hansweert gebrach. 23-7-2026 met de sleepboten HENDRIK 7 en HENDRIK 9 naar Terneuzen gebracht. (Foto: Koos Goudriaan, 22-3-2025, Moerdijk).

DINA OCEAAN, IMO 9177480, Bulk Carrier, 14.762 GT, 24.247 DWT, 28-7-1998 opgeleverd als J CAPTAIN TRADER. 2002 herdoopt GEBE OLDENDORFF. 2008 herdoopt ONEIDA PRINCESS. 2012 ms 'Urania' Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. K.G., Malta. 2018 verkocht aan Fiona Shipping Ltd., Panama (Asia-Euro Ship Management Ltd.). 6-2018 herdoopt DINA OCEAAN. 4-2024 herdoopt LI HUA. 10-2024 herdoopt DINA OCEAAN. 3-2026 vlag: Guinea-Bissau (J5BC5). 7-2026 verkocht voor sloop.

DOUBLE IN, IMO 8917807, LPG Tanker, 45.029 GT, 56,864 DWT, 25-10-1991 te water, 31-3-1992 opgeleverd door Nippon Kokan KK (NKK Corp), Tsu (129) als BERGE CLIPPER aan Bergesen d.y. A/S, Stavanger-Noorwegen. 45,032 BRT, 56.864 DWT. 1998 verkocht aan Bergesen d.y. Sg AS, Stavanger-Noorwegen. 2007 verkocht aan Bergesen Gas Sg AS, Stavanger-Noorwegen, herdoopt BW CLIPPER. 18-1-2010 verkocht aan Newship Nusabersama P.T., 1-2010 vlag: Indonesië. 30-9-2010 in beheer bij Thome Ship Management Pte. Ltd. 2-3-2015 in beheer bij PACC Ship Managers Pte. Ltd. en Newship Nusabersama P.T. 9-10-2017 in beheer bij PACC Ship Managers Pte. Ltd. en Spedak Utama Sipindo P.T. 11-2018 in beheer bij Spedak Utama Sipindo P.T. 22-9-2022 verkocht aan Parang Shipping 2020 Pte. Ltd., vlag: Panama. 19-10-2022 verkocht aan Hsejar Maritime Inc., vlag: Panama, in beheer bij Brij Maritime Pvt. Ltd., 10-2022 herdoopt DOUBLE IN. 27-10-2022 verkocht aan Science Obedient International, Panama. 16-11-2022 in beheer bij Shanghai Ruiqi Shipping Co. Ltd., Shanghai. 10-2025 vlag: San Marino (T7DJ2)./ 7-2025 verkocht aan voor sloop (445 USD/TO).

ELA, IMO 9219056, Crude Oil Tanker, 82.250 GT, 164.626 DWT, 20-4-2001 opgeleverd als BESIKTAS aan Besiktas Likid Tasimacilik, Turkije. 12-2007 vlag: Marshall Islands. 12-2007 herdoopt OVERSEAS NEWCASTLE. 1-2013 herdoopt DHT TARGET. 4-2016 de Noorse tankerspecialist DHT Tankers heeft in april 2016 zijn laatste overgebleven SuezMax, de DHT TARGET uit 2001, verkocht voor 22,5 miljoen dollar. De verkoop maakt deel uit van het vlootvernieuwingsprogramma van het bedrijf, waarbij het de afgelopen zes maanden ook drie VLCC's in gebruik heeft genomen. Daarnaast worden er de komende zes maanden nog eens drie nieuwe VLCC's verwacht. DHT meldde dat er een afwaardering van \$8,1 miljoen is opgetreden als onderdeel van de transactie. De netto-opbrengst van de verkoop zal worden gebruikt om een schuld van \$22,3 miljoen bij RBS af te lossen. (Timsen, 3-5-2016). 11-5-2016 verkocht aan Ridgebury November LLC, in beheer bij Heidmar Inc., 5-2016 herdoopt RIDGEBURY ALINA L. 29-1-2020 in beheer bij Navig8 Asia Pte. Ltd. 1-2021 vlag: Panama, 1-2021 herdoopt EAGLE BRENDA. 14-6-2023 in beheer bij Nava Ship Management Pte. Ltd. 6-2023 herdoopt REX 1. 14-11-2024 verkocht aan onbekende koper, vlag: onbekend. 1-2025 vlag: Panama (FALSE). 4-2026 vlag: Guyana (FALSE) (8RAC20). 4-2026 herdoopt ELA. 7-2026 verkocht voor sloop naar Alang, India. 2-7-2026 van Khor al Fakkan Anchorage, United Arab Emirates naar Alang. 18-7-2026 gearriveerd te Alang om gesloopt te worden, 24-7-2026 als ELAN op de ankerplaats van Bhavnagar, 29-7-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ENDEAVOUR, IMO 8608523 (NB-341), 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. 28-7-2026 op Alang Anchorage, 31-7-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

EVA, IMO 9404572, Chemical/Oil Products Tanker. 5.312 GT, 9.045 DWT, 9-10-2007 opgeleverd als STARLING. 1-2008 herdoopt PHUONG DONG STAR. 5-2022 herdoopt FORTUNE LADY. 5-2023 herdoopt FOSHAN. 18-12-2025 verkocht aan onbekende koper en manager, vlag: onbekend. 2026 vlag: Nicaragua (H7ZE2), herdoopt EVA. 2026 verkocht voor sloop naar India. 26-7-2026 op Alang Anchorage, 28-7-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

EVER DELIGHT, IMO 8358661, General Cargo Ship, 2.994 GT, 4.730 DWT, 12-2009 opgeleverd als YU SHENG DA. 12-2022 herdoopt SUNFLOWER. 11-2023 herdoopt EVER DELIGHT. 23-10-2025 verkocht aan Pretty Landscape International, Mongolië (JVKX8), in beheer bij Best Solution International Ltd., Kaohsiung City. 2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 19-7-2026 op de ankerplaats van Chittagong, 25-7-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

FEI CHI, IMO 9322449, Oil Products Tanker, 26.967 GT, 42.036 DWT, 28-12-2005 opgeleverd als FEI CHI aan Fei Chi Shipping S.A., Hong Kong, China (VRBO3), in beheer bij COSCO Shipping Tanker Shanghai. 7-4-2019 in beheer bij COSCO Shipping Energy Transportation Co. Ltd., Shanghai. 6-2026 verkocht voor sloop in de huidige staat (China 485 USD/TO).

FOREVER, IMO 9136058, Crude Oil Tanker, 57.949 GT, 107.169 DWT, 7-11-1997 opgeleverd als EAGLE CHARLOTTE. 7-2012 herdoopt VEMASPIRIT. 2014 verkocht aan 'Pavino-Tanker' Ltd. (OOO 'Pavino-Tanker'), Rusland, 11/2014 herdoopt PAVINOSPIRIT. 2021 verkocht aan ATH Trading Group Ltd., Gabon, in beheer bij Forever Shipping Group Ltd., 4-2021 herdoopt FOREVER. 5-4-2025 in beheer bij Horizon Marine Management Ltd. 5-2024 vlag: Palau. 4-2025 vlag: Tanzania. 24-6-2025 in beheer bij Vectis Maritime Management Ltd. 5-2026 vlag: Gambia C5J928. 7-2026 verkocht aan voor sloop (522 USD/TO).

FORTUNE 8, IMO 1021996, General Cargo Ship, 1.998 GT, 3.058 DWT. 2-8-2005 opgeleverd als XIN WAN LONG. 6-2023 herdoopt DONG SHAN 6 HAO. 10-2023 herdoopt FORTUNE 8. 4-10-2023 verkocht aan Mu Mu Ship Management Ltd., Sierra Leone (9LU2611). 7-2026 verkocht voor sloop.

FPSO CIDADE DE NITERÓI MV18, IMO 8500123 (NB-341), 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. 2-2018 contract verlengd door Petrobras met MODEC's Nederlandse dochteronderneming, de Opportunity MV18 tot maart 2024. 8-5-2026 vertrokken van Marlim Leste Oil Field in Campos Basin naar Frederikshavn, 26-6-2026 gearriveerd bij Modern American Recycling Services Inc. te Frederikshavn om gesloopt te worden.

Aankomst in Frederikshavn betekende het einde van het MODEC-charter

De aankomst van de CIDADE DE NITERÓI MV18 bij de goedgekeurde recyclingfaciliteit in Frederikshavn, voor recycling, markeerde de afsluiting van MODEC's charter-, exploitatie- en onderhoudscyclus voor het schip. Het schip maakte deel uit van het Marlim-Leste-project van Petrobras in het Campos-bekken voor de kust van Brazilië. De voormalige tanker CIDADE DE NITERÓI MV18 werd in opdracht van Petróleo Brasileiro S.A. gebouwd ter ondersteuning van de ontwikkeling van het Marlim-Leste-veld. MODEC verzorgde het ontwerp, de inkoop, de bouw en de installatie als een turnkey-oplossing – een dienstenpakket dat in de industrie bekend staat als EPCI (Engineering, Procurement, Construction and Installation). Na de eerdere verzending van het Australische schip NORTHERN ENDEAVOUR—dat 17.000 zeemijl van Australië naar Denemarken aflegde om gesloopt te worden—lag het Braziliaanse FPSO-platform CIDADE DE NITERÓI MV18 eigendom van de Japanse MODEC Group, aangemeerd bij Modern American Recycling Services Europe (MARS). Het verwerkingsschip had het Braziliaanse offshore-veld op 8 mei verlaten, nadat de noodzakelijke ontmantelingsprocedures waren afgerond. (Timsen, 20-7-2026).

FRIO NARUTO, IMO 9063665 (NB-101, Z-77), 1996 opgeleverd door Stocznia Gdanska S.A., (B508/32) als MONT BLANC. 9.438 GT, 170 TEU, 13.609 EPK, 10.010 kW, B&W-Cegielski motor, snelheid: 21 kn. Zusterschip van de MARBELLA CARRIER 9063653. 1996 verkocht aan Quimper Maritime S.A., Nassau-Bahamas, in beheer bij Enterprises Shipping & Trading S.A., herdoopt LOUIS PASTEUR. 2003-2004 maakte één of meer charterreizen voor Seatrade Groningen B.V. 6-2012 verkocht aan Portofino Shipping Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Enterprises Shipping & Trading S.A. 11-2011 herdoopt HAINAN BAOSHA 011. 16-3-2013 verkocht aan Giralda Shipping Corp., Panama, in beheer bij Norbulk Shipping UK Ltd., Glasgow, 3-2013 herdoopt MURCIA CARRIER. 5-12-2025 verkocht aan Qunti Shipping Corp., Marshall Islands, in beheer bij Lavinia Corp., Athene en Baltmed Reefer Services Ltd., Athene, 12-2025 herdoopt FRIO NARUTO. 6-2-2026 de Chileense marine werd gemobiliseerd om de 22 bemanningsleden van de FRIO NARUTO bij te staan nadat het schip, onderweg van Balboa naar Tema, in de middag, motorpech kreeg. Het betrof een zeer complexe operatie, zowel technisch als door het weer beïnvloed, in het gebied rond Kaap Hoorn. Om 18:10 uur werd een noodoproep ontvangen van het schip, dat door de sterke winden ongeveer 90 kilometer ten zuiden van Puerto Williams stuurloos rondreed. Om de crisis aan te pakken, zette de Derde Marinezone een marinehelikopter 56, een verkenningsvliegtuig P-111 en een marinevliegtuig 256 in voor continue monitoring, evenals het AHTS-systeem ATF 66-GALVARINO (IMO: 7382419) en de patrouilleboot LSG 73 - ISAZA ter ondersteuning. Op de ochtend van 7 februari kreeg het schip zijn voortstuwing terug en hervatte het de vaart op eigen kracht, met een verwachte aankomsttijd in de bestemmingshaven op 22 februari. De Chileense marine bleef met de GALVARINO preventief escorteren toen het koelschip het gebied van het marinedistrict Beagle verliet. (Timsen, 9-2-2026). 7-2026 verkocht voor sloop (590 USD/TO). 3-2026 vlag: Bahamas (C6JQ4).

FT ISLAND, IMO 9166675, Crude Oil Tanker VLCC, 157.976 GT, 311.189 DWT, 23-7-1998 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. Ulsan als FRONT CENTURY. 1-2005 vlag: Marshall Islands, in beheer bij Frontline Management AS. 14-7-2015 in beheer bij Frontline Management AS en International Tanker Management Ltd. 10-3-2017 verkocht aan CCPC Vanguard Co. Ltd., 3-2017 vlag: Liberia, in beheer bij Kunlun Shipping Co. Ltd., 3-2017 herdoopt CCPC VANGUARD. 9-11-2019 verkocht aan Asia Affluence Ltd., 11-2019 vlag: Honduras, 11-2019 herdoopt FT ISLAND. 8-2-2024 in beheer bij Gaffodil Co. Ltd., Dalian. 7-2026 vlag: Nicaragua (FALSE) (H7XB1P). 31-7-2026 op Bhavnagar Anchorage, 3-8-2026 op Alang Anchorage, 4-8-2026 op Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

FURE STAR, IMO 8914829, tankschip, 8-8-1992 kiel gelegd, 19-10-1993 te water gelaten, 10-1994 opgeleverd (NV-18038) door Siong Huat Shipyard (Pte.) Ltd., Singapore (8632) als FLYING STAR aan Vega Rederi AB, Gothenborg, thuishaven in vlag: Monrovia-Liberia. 9.382 GT, 4.788 NT, 14.972 DWT. 145,00 (135,00) x 22,66 x 10,80 x 8,315 meter. 12 zijtanks, 16.066 m³, 12 ladingpompen, totaal 4.020 ton/uur, 100 en 480 ton bunkers, verbruik 18,6 ton/dag, 12,6 kn. 6.607 EPK, 4.860 kW, V-12 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä 12V32E, Wärtsilä Diesel Oy, Vaasa/Vasa. 1996 verkocht aan Rederi AB Heron, Karlshamn-Zweden (SDHZ), in beheer bij Nordtank Shipping A.p.S., herdoopt KOLLEVIK. 2-2001 verkocht aan Azoren AB, Donsö-Zweden, in beheer bij Furetank Rederi AB, Donsö, herdoopt FURE STAR.



1-2005 Broström nam een belang van 9% in Azoren AB. 5-2008 vlag: Noorwegen (NIS). 5-2008 vlag: Noorwegen. 3-6-2009 verkocht aan Nolso Shipping SP/F, 6-2009 vlag: Faroe Islands, in beheer bij Furetank Rederi AB, Donsö. 22-10-2013 verkocht aan Cepheus Maritime Tankers S.A., 10-2013 vlag: Panama, in beheer bij Star Tankers Bunkering S.A., 10-2013 herdoopt STAR TAURUS. 11-2015 in beheer bij Eagle Fleet Management S.A. 26-2-2020 in beheer bij Cepheus Maritime Tankers S.A. 13-4-2023 verkocht aan Super Shining Shipping Corp., 4-2023 vlag: St.Kitts and Nevis, in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., 4-2023 herdoopt ST TAURUS. 15-9-2023 verkocht aan Al Safa Shipping Ltd., 9-2023 vlag: Comoros (D6A3158), in beheer bij Omniya Marine FZE en Seaart Maritime Pvt. Ltd. 9-2023 herdoopt BURRAQ. 12-2025 verkocht aan onbekende koper. 6-2026 herdoopt LYRA. 7-2026 verkocht voor sloop (as is Oman, 475 USD/TO). (Foto: Marcel Coster, 9-8-2012, IJmuiden).

GAS LISBON, IMO 9267974, 6.502 GT, 8.064 DWT, 29-6-2002 opgeleverd als GAZ FIDELITY aan Sakae Shipping S.A., vlag: Panama, in beheer bij Tachibana Kaiun YK. 6-2013 verkocht aan Ecoenergy Shipping S.A., Panama, in beheer bij Naftomar Shipping & Trading Co. en Star Management Associates. 26-3-2024 in beheer bij Naftomar Shipping & Trading Co. 13-5-2024 verkocht aan Gas Lisbon Inc., 5-2024 vlag: onbekend, in beheer bij Petroxi Trading Inc. 6-2024 vlag: Liberia (5LRE3), 4-6-2025 in beheer bij Gas Lisbon Inc. 6-2024 herdoopt GAS LISBON.

Gastanker geëvacueerd na Russische aanval - drie gewonden op de intensive care

De GAS LISBON, onderweg van Alexandrië naar Reni met 17 bemanningsleden en een lading van meer dan 3.790 ton LPG aan boord, raakte beschadigd door een luchtaanval in de Zwarte Zee terwijl het schip zich in de exclusieve economische zone van Roemenië bevond, ongeveer 20 zeemijl ten zuidoosten van de stad Sfântu Gheorge, in de nacht van 20 juli 2026. De inslag veroorzaakte een brand en een explosie. De bemanning zocht hun toevlucht in het voorschip, omdat ze geen eigen evacuatiemiddelen konden gebruiken. Het reddingsschip MRCC CONSTANȚA startte een complexe zoek- en reddingsoperatie. De communicatie met het schip werd onderhouden via een nabijgelegen commercieel schip, dat als radiorelais fungeerde. Een kustwachtschip, evenals de reddingsschepen SAR APOLLO (IMO: 9830513) en SAR ARTEMIS (IMO: 9830525) van het Roemeense Agentschap voor Redding op Zee (ARSVOM), werden naar de locatie gestuurd. Vanwege ongunstige weersomstandigheden kon een helikopter van de Algemene Luchtvaartinspectie van het Ministerie van Binnenlandse Zaken niet opstijgen.

Na aankomst op de plaats van het ongeluk lanceerde de bemanning van de SAR APOLLO twee reddingsvlotten en slaagde erin alle 17 bemanningsleden veilig te evacueren. Drie van hen hadden spoedeisende medische zorg nodig. Twee hadden brandwonden op ongeveer 10-15% van hun lichaamsoppervlak en de derde had meerdere wonden en bloedde hevig. Na de evacuatie voer de SAR APOLLO naar de Sulina. De gewonden werden naar een ziekenhuis in Tulcea gebracht, waar ze op de intensive care werden opgenomen.

Er werd een navigatiewaarschuwing afgegeven met de mededeling dat het schip in brand stond en er explosiegevaar bestond, waarbij de brand woedde in het achtersteven. Alle schepen in de buurt werden gewaarschuwd om een afstand van minstens drie zeemijlen te bewaren, en de autoriteiten bleven alert vanwege het risico op vervuiling.

Een sleepboot werd naar het gebied gestuurd om ervoor te zorgen dat de tanker niet afdreef en geen extra risico vormde voor de scheepvaartveiligheid. Het Ministerie van Nationale Defensie stond klaar om ondersteuning te bieden met een IAR-330 Puma marinehelikopter en twee schepen van de Roemeense marine. De staatsinstellingen wilden de omstandigheden, oorzaken en verantwoordelijkheden met betrekking tot dit incident ophelderen, dat hoogstwaarschijnlijk onderdeel was van de oorlog van de Russische Federatie tegen Oekraïne. (Timsen, 22-7-2026).

De intensiteit van de brand nam af - één bemanningslid is omgekomen

De brand aan boord van het schip GAS LISBON was in intensiteit afgenomen, maar woedde nog steeds. De Roemeense marine hield de situatie op 22 juli nauwlettend in de gaten. Gezien de positie van het schip, op ongeveer 14 zeemijl van de kust, vormde het geen gevaar voor de bevolking, toeristen of activiteiten langs de Roemeense kust.

De tanker was vertrokken uit de haven van Alexandrië en was op weg naar René, met meer dan 3.790 ton propaan aan boord en een bemanning van 17 personen, toen het schip werd aangevallen. Hoewel de tanks intact leken te zijn gebleven, werd het accommodatiegedeelte volledig door de brand verwoest en lag het achterstevan laag in het water.

Ondertussen is een van de gewonde bemanningsleden in het ziekenhuis opgenomen. Hij had een inhalatietrauma opgelopen, wat leidde tot een longcomplicatie waaraan hij uiteindelijk in het ziekenhuis van Năstăsescu overleed.

De twee andere matrozen, die ook ernstige brandwonden hadden opgelopen, liggen nog steeds op de intensive care. Hun toestand is stabiel. Beiden waren Filipijnse staatsburgers. (Timsen, 24-7-2026).

HAI HENG, IMO 9186716, Chemical/Oil Products Tanker, 8041 GT, 13.300 DWT, 13-12-1999 opgeleverd als SILVER RIVER. 9-2005 herdoopt LIQUID SUCCESS. 4-2015 herdoopt VIRGO. 10-2021 herdoopt AQUARIUS. 19-7-2023 verkocht aan Kwong Tai Lung Investment Ltd., Sierra Leone, in beheer bij Peace Holdings Co. Ltd., 7-2023 herdoopt HAI HENG. 1-2024 vlag onbekend. 7-2026 verkocht voor sloop (495 USD/TO).

HANJIN 3007, IMO 9159971 (NB-340), Palletised Cargo Ship. 3.810 GT, 7.345 DWT, 23-7-1998 opgeleverd als HANJIN 3007 aan Well Haervest Shipping S.A., Panama (3FOH8), in beheer bij Hanjin Transportation Co. Ltd. 9-2008 verkocht aan Hanjin Logistics Corp., Zuid Korea. 5-2026 verkocht voor sloop (as is Korea, 415 USD/TO). 19-6-2026 verkocht aan Lyra Trading LLC, Comoros (D6A4490), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, India, herdoopt JIN 30. 25-7-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong, 29-7-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HENRY GOODRICH, IMO 8751667, semi-sub. booreiland, 37.368 GT, YJQN7, 1985 opgeleverd door Mitsui Tamano Engineering & Shipbuilding, Tamano als HENRY GOODRICH aan Sonat Offshore Drilling. 21-7-2025 met de BOKA SWEEPER vertrokken van Bull Arm. naar Skipavik, Noorwegen. 2025 door Transocean (vlag: Vanuatu) verkocht voor sloop. 13-7-2026 de MODU HENRY GOODRICH door de sleepboot MANTA (IMO: 9261487, Boskalis, ex UNION MANTA) te Skipavik op sleeptouw genomen met bestemming Aliğa, Turkije om gesloopt te worden, 20-8-2026 ETA te Aliğa.

ILA, IMO 9104196 (NB-338), Bulk Carrier, 17.429 GT, 28.475 DWT, 14-7-1994 te water, 24-10-1994 opgeleverd door Kanda Zosensho K.K., Kawajiri (359) als OREGON RAINBOW III aan Neptune Crux Shipping Corp., Panama. 2001 verkocht aan Wells Fargo Bank Northwest, Panama, herdoopt CLIO PACIFIC. 2003 verkocht aan Beckley (HK) Ltd., Hong Kong, herdoopt APOLLO BAY. 2005 herdoopt AMAZONIA. 2-2008 verkocht aan K/S Danskib 68, Hong Kong (ID Shipping A/S), herdoopt MEDITERRANEAN ID. 1-2012 in beheer bij Lauritzen Bulk A/S. 4-2015 herdoopt RUN FU 1. 11-2025 herdoopt MILA. 3-3-2026 verkocht aan Shore Shipping Inc., 3-2026 vlag Comoros (D6A4360), in beheer bij Lilly Maritime Pvt. Ltd., 3-2026 herdoopt ILA. 3-2026 verkocht voor sloop naar Pakistan. 9-7-2026 op Gadani Anchorage, 10-7-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.





KRONPRINS FREDERIK, IMO 7803205, Passenger/Ro-Ro Cargo Ship, 16.071 2.671 DWT. 1981 opgeleverd door Nakskov Skibsværft, Nakskov (224) als KRONPRINS FREDERIK aan Danske Statsbaner, Denemarken. 14.378 BRT, 4.277 DWT. 1996 verkocht aan DSB Rederi AS, Denemarken. 1997 verkocht aan Scandilines A.G., Denemarken. 9-12-2010 verkocht aan Scandlines Gedser-Rostock A.p.S., Denemarken, in beheer bij Scandlines Oresund I/S, Kopenhagen. 16-3-2017 verkocht aan Scandlines Deutschland GmbH & Co. K.G., 3-2017 vlag: Duitsland (DKER2), in beheer bij Scandlines Oresund I/S, Kopenhagen. 6-2022 verkocht aan Scandlines Schiff GmbH & Co. K.G., Duitsland, in beheer bij Scandlines Deutschland GmbH & Co. K.G. Scandlines en Oresund I/S, Kopenhagen. 25-7-2026 van Puttgarden naar Esbjerg. 27-7-2026 gearriveerd bij Smedegaarden te Esbjerg om gesloopt te worden. (Foto: Pieter Inpijn, 1-6-2011, Warnemünde. Foto onder: Bent Mikkelsen, 27-7-2026, aankomst te Esbjerg).

Veerboot op laatste reis naar de sloopwerf in Esbjerg

Scanlines heeft de KRONPRINS FREDERIK verkocht voor sloop in Smedegaarden in Esbjerg. Het schip zou daar op 27 juli 2026 om 13.00 uur aankomen, onderweg vanuit Puttgarden. De veerboot werd in 1978 door de DSB besteld bij de scheepswerf van Nakskov en werd in april 1981 opgeleverd. Tot 1997, toen de Grote Beltbrug werd geopend, deed het schip dienst als spoorveerboot op de Grote Belt tussen Nyborg en Korsør. Daarna werd het verkocht aan Scanlines en aanvankelijk ingezet op de route Gedser-Rostock, voordat het in 2017 werd overgeplaatst naar de route Rødby-Puttgarden. Daar maakte het schip op 9 maart zijn laatste reis en werd het vervangen door de nieuwbouw BALTIC WHALE. (Timsen, 27-7-2026).

MEILI, IMO 8808240, General Cargo Ship, 1.832 GT, 3.282 DWT, 9-1988 opgeleverd door Kurinoura Dock, Yawatahama (250) als EISHIN MARU NO. 8 aan Sankyo Kaiun K.K., Japan. 1.823 BRT, 3.282 DWT. 1991 verkocht aan Oki Kaiun Y.K., Japan. 199- verkocht aan T. Kobayashi, Japan. 6-2008 herdoopt SHINEI 6. 9-2008 herdoopt KEIYO 5. 9-2013 herdoopt KEIYO 18.6-2017 herdoopt ISE MARU. 3-2019 herdoopt HENG SMOOTH. 5-2021 herdoopt XING YUE 688. 1-2023 herdoopt VICTORIA. 9-2023 verkocht aan Powick Shipping Co. Ltd., Sierra Leone. 3-2025 vlag: Gambia (C5J352), 13-3-2025 in beheer bij Powick Shipping Co. Ltd. en Best Solution Int. Ltd., Kaohsiung City, 3-2025 herdoopt MEILI. 8-7-2026 op de ankerplaats van Chittagong, 15-7-2026 Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

H.M.S. MONTROSE F236, IMO 8949642, fregat, 7-1988 besteld bij Yarrow Shipbuilders, 1-11-1989 kiel gelegd, 31-7-1992 gedoopt MONTROSE door Lady Rifkind en te water gelaten, 2-6-1994 in dienst gesteld als H.M.S. MONTROSE bij de Royal Navy (GCOD). 28 kn, 4 x 2.029 APK, 1.510 kW, Paxman Valenta 12CM diesel generators, 2 x 4.000 APK, 2.980 kW, GEC elektromotoren, 2 x 31.100 APK, 2.980 kW, Rolls-Royce Spey SM1C. 18-7-2012 Peru heeft een gepland bezoek van een Brits marineschip geannuleerd. Het schip was bedoeld om Argentinië te steunen in het langlopende conflict met Groot-Brittannië over de controle over de Falklandeilanden. Het fregat MONTROSE zou donderdag aankomen in de Peruaanse marinehaven Callao voor een vriendschappelijk bezoek. De Peruaanse minister van Buitenlandse Zaken, Rafael Roncagliolo, zei maandag echter dat het bezoek was afgeblazen als onderdeel van een overeenkomst tussen de twaalf lidstaten van de Unie van Zuid-Amerikaanse Naties (UNASUR) ter ondersteuning van Argentinië (Timsen). 17-4- 2023 uit dienst gesteld. 7-2026 de MONTROSE verkocht voor sloop naar Aliğa, Turkije.

15-7-2026 vertrokken van Portsmouth naar Aliğa met de sleepboot PROTUG 75 (IMO 9559781). 8-8-2026 ETA te Aliğa, 4-8-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

NINOVA, IMO 8700072, General Cargo Ship, 1.853 GT, 2.541 DWT, 28-12-1988 te water, 6-1989 opgeleverd door Rauma-Repola, Savonlinna (476) als LADOGA-107 aan North-Western River Shipping Co., U.S.S.R. 1.853 BRT, 2.075 DWT. 1992 vlag: Rusland. 199- verkocht aan Ladoga Lake Shipping Co. Ltd., Rusland. 2002 verkocht aan Astrakhan Shipping Co., Rusland. 5-2007 herdoopt OLGA G. 2-2008 herdoopt PIPER. 12-2014 herdoopt ISIK BAL. 3-2021 herdoopt NINOVA. 9-2023 vlag: Kameroen (TJM5199). 30-5-2024 verkocht aan Archer Denizcilik ve Gemi, Istanbul, vlag: Kameroen. 1-5-2026 in slecht weer op de kust van Karasu aan de grond gelopen, de bemanning in veiligheid gebracht, 7-7-2026 de bergingsoperatie gestart met lossen.

Nadat de lading van 1.775 ton ammoniumnitraat met behulp van een Sennebogen-graafmachine op de veerboot BAHRI REIS 3 (IMO: 11519838) was geladen, kon de NINOVA op 11 juli eindelijk vlotgetrokken worden voor de kust van Karasu. De losoperatie was op 7 juli begonnen. De lading werd vervolgens in zes transporten naar de haven van Karasu vervoerd. De meststof werd aan boord van de veerboot naar de haven van Karasu gebracht. Nadat het lossen en transport was voltooid, begon men met het verplaatsen van het schip en namen kustwachtteams veiligheidsmaatregelen in het gebied.

Met behulp van een ketting en draad, bevestigd aan een scheepsanker op ongeveer 250 meter van het schip en 500 meter van de kust, werd de boeg van de NINOVA met behulp van een door een generator aangedreven katrol naar de open zee gedraaid, 71 dagen nadat het schip op 1 mei aan de grond was gelopen.

Het schip werd naar een veilige afstand van de kust verplaatst. Na de bergingsoperatie werden uitgebreide technische inspecties aan het schip uitgevoerd. De schadebeoordeling werd voltooid door middel van rompsinspecties uitgevoerd door duikteams, en de noodzakelijke reparatie- en verstevigingswerkzaamheden werden uitgevoerd.

Na deze werkzaamheden werd een reserve-navigatierapport opgesteld, waarin toestemming werd verleend voor het veilige transport van het schip over zee.

Op 16 juli werd het schip uiteindelijk op sleeptouw genomen door de sleepboot BOZOK (IMO: 271010014), op weg naar de sloopwerf te Aliğa. (Timsen, 23-7-2026). 21-7-2026 gearriveerd te Aliğa.

PINE ARROW. IMO 9107306, General Cargo Ship, 32.520 GT, 48.041 DWT, 1996 opgeleverd als PINE ARROW aan Gearbulk Norway AS. 2006 verkocht aan Gearbulk Shipowning Ltd., Bahamas (C6NZ3). 15-11-2024 verkocht aan Gearbulk Shipowning AS, Bahamas. 3-7-2026 verkocht aan Alang Breakers voor 438 USD/TO. 22-7-2026 gearriveerd op Bhavnagar Anchorage, 23-7-2026 gearriveerd op Alang Anchorage, 28-7-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

POHJANMERI, IMO 4542642, Research Survey Vessel. 1.582 GT, 1.450 DWT, 8-6-1979 opgeleverd Wartsila Helsingin Telakka, Helsinki als POHJANMAA aan de Finse Suomen Merivoimat (The Finnish Navy), mijnenlegger. 2013 uit dienst gesteld. 2025 verkocht aan Arctia Meritaito Oy, Finland (OJRO).



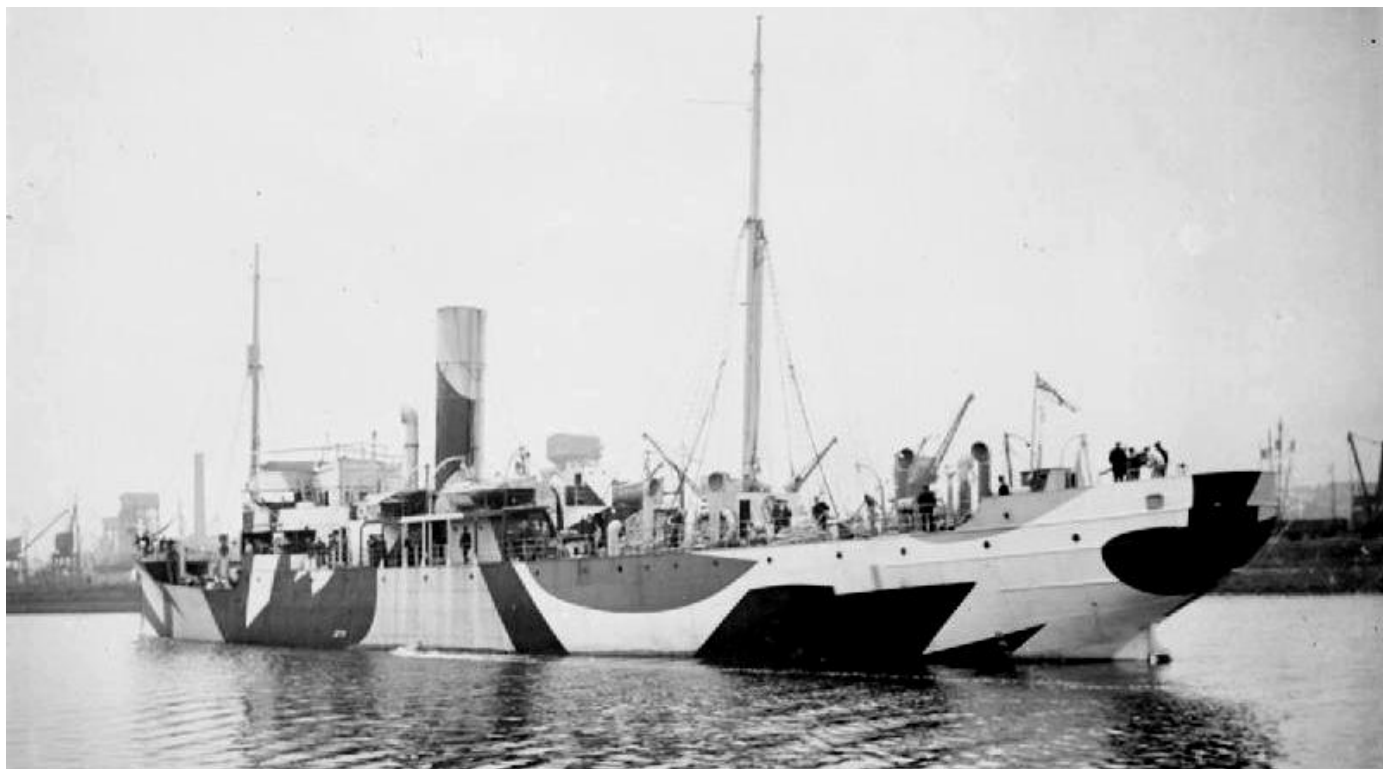
2016 verkocht aan MeriTaito Oy, Finland (OJRO), herdoopt POHJANMERI. 2026 verkocht aan de Finse sloper Millog Marine & Power, Teijo, 15-7-2026 gearriveerd bij Millog Marine & Power om gesloopt te worden. (Foto FNS Pohjanmaa 01: Carlo Martinelli, 20-5-1989, Genua).



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel - Observator - L.J. Harri

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





HMS PRESIDENT, ex HMS SAXIFRAGE

Op 17 juli 2026 vertrokken de sleepboten GPS IBERIA (ex KAPELLE) en GPS ARCADIA vanuit Chatham met HMS PRESIDENT op sleeptouw, op weg naar Erith in Kent om gesloopt te worden. De HMS PRESIDENT (voorheen HMS SAXIFRAGE) was een gepensioneerd Q-schip van de Flower-klasse dat in 1918 te water werd gelaten. Ze werd in 1922 omgedoopt tot HMS PRESIDENT en lag permanent afgemeerd aan de Theems als oefenschip van de Royal Navy Reserve. In 1988 werd ze verkocht aan particuliere eigenaren en, na twee keer van eigenaar te zijn gewisseld, diende ze als locatie voor conferenties en evenementen, en als kantoor voor een aantal mediabedrijven. In 2016 naar Chatham on the Medway in Kent. Het eigendom werd overgedragen aan een stichting die een crowdfundingactie startte om geld in te zamelen voor de restauratie. Aanvragen voor subsidies bij het Heritage Lottery Fund, het LIBOR-fonds en het National Heritage Memorial Fund werden echter allemaal afgewezen. In juli 2026 werd bekendgemaakt dat een inspectie had uitgewezen dat het schip in zeer slechte staat verkeerde en dat het in Erith gesloopt zou worden. Het was het enige exemplaar van het eerste type speciaal gebouwde onderzeebootbestrijdings-schepen en de voorloper van de konvoisloepen uit de Tweede Wereldoorlog, die zich ontwikkelden tot moderne onderzeebootbestrijdingsfregatten. (Timsen, 17-7-2026). (Foto: NN/Wikipedia, Anchusa-class convoy sloop HMS SAXIFRAGE dazzle-painted in 1918).

PYRA, IMO 9002491, LPG Tanker, 45.029 GT, 56.864 DWT, 26-11-1992 opgeleverd door Nippon Kokan KK (NKK Corp.), Tsu (131) als BERGE CHALLENGER aan Bergesen d.y. A/S, Stavanger-Noorwegen. 45.032 GT, 56.885 DWT. 1998 verkocht aan Bergesen d.y. Sg AS, Stavanger-Noorwegen. 2007 verkocht aan Bergesen Gas Sg AS, Stavanger-Noorwegen, herdoopt BW CHALLENGER. 5-2012 herdoopt NS CHALLENGER. 19-11-2018 verkocht aan Pacc Ship Managers Pte. Ltd., 12-2018 vlag: Panama, 12-2018 herdoopt PORTOFINO GAS. 1-2020 vlag: St. Kitts and Nevis. 5-2020 vlag: Comoros, 5-5-2020 in beheer bij Oder Shipping Ltd. 5-2020 herdoopt CAPE GAS. 19-7-2023 in beheer bij Teodor Shipping LLC. 14-2-2024 in beheer bij Oceanlink Maritime DMCC. 4-2024 vlag: Comoros (FALSE). 5-2024 herdoopt NUS. 14-11-2024 om 02:45 uur werd de NUS geënterd door vijf daders, gewapend met metalen staven, op ongeveer 4,2 mijl ten noordwesten van Pulau Cula, er werd niets gestolen. 7-2-2025 verkocht aan onbekende koper en manager, 2-2025 vlag: Guyana (FALSE), 2-2025 herdoopt PYRA. 12-2025 vlag: Mozambique (FALSE).

Tanker beschadigd en stuurloos voor de kust van Groot Nicobar-eiland

Het A&N Command lanceerde Operatie Lancer om de PYRA te assisteren in de wateren voor de kust van Groot Nicobareiland, na een noodoproep van het schip. Het schip had een voortstuwingsprobleem en dreef stuurloos rond met het risico aan de grond te lopen. Het A&N Command zette onmiddellijk een gecoördineerde reactie in gang. Schepen van de Indiase marine en de Indiase kustwacht, ondersteund door drie sleepboten, werden snel naar de locatie van het schip gestuurd.

De tanker lag veilig voor anker in de territoriale wateren van India, voor de kust van Groot Nicobareiland, op positie 07 NB en 093.32 OL.

Vervolgens ging een technisch team van de marine aan boord van het schip om de situatie te beoordelen en technische assistentie te verlenen om de operationele capaciteit te herstellen. (Timsen, 24-7-2026).

SEABASS, IMO 9251640, Oil Products Tanker, 21.353 GT, 32.445 DWT, 25-3-2001 opgeleverd als SEABASS aan German Tanker Shipping GmbH, Duitsland. 17-8-2021 verkocht aan Etihad Engineering &

Marine, Sharjah, United Arab Emirates, vlag: Comoros. (D6A2856). 11-2025 vlag: onbekend. 2026 herdoopt SEABAS. 10-7-2026 op Bhavnagar Anchorage, 11-7-2026 op Alang Anchorage, 13-7-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



SEATURBOT, IMO 9204764, Oil Tanker, 21.353 GT, 32.230 DWT, 2000 opgeleverd als SEATURBOT aan German Tanker Shipping GmbH, Duitsland. 9-7-2021 verkocht aan Etihad Engineering & Marine, Sharjah, United Arab Emirates, vlag: Comoros. 11-2025 vlag: onbekend. 2026 herdoopt SEATURBO. 8-7-2026 op Alang Anchorage, 11-7-2026 op Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Ruud Zegwaard, 12-5-2014, N.O.K.).

SHANGHAI, IMO 9237228, Crude Oil Tanker (Aframax), 56.204 GT, 105.579 DWT, 27-3-2002 opgeleverd als OCEAN LADY. 9-2011 op 18 mijl uit de kust van Holyhead op Anglesey in aanvaring gekomen met een vissersschip, de driekoppige bemanning bleef ongedeerd en er waren geen milieuproblemen. 2011 verkocht aan Sinokor voor US\$ 21,8 miljoen, 1-2012 overgedragen en herdoopt PACIFIC BRIDGE. 12-2019 herdoopt RHEA. 2-2024 vlag: Comoros. 12-6-2024 verkocht aan Luka Lines Inc., in beheer bij Salvus Shipping & Management, 6-2024 herdoopt LUKA. 10-2024 vlag: onbekend. 12-2024 vlag: San Marino. 12-2024 herdoopt THANE. 4-1-2025 in beheer bij Agilitas Shipping Ltd. 7-2025 vlag: Comoros (FALSE). 7-2025 herdoopt SOMA. 8-5-2025 (e) verkocht aan onbekende koper (Nissho Lines Inc.) en onbekende manager(s). 11-2025 vlag: Aruba (FALSE). 11-2025 herdoopt SHANGHAI. 6-2026 vlag: Malawi (7QAS913). 7-2026 verkocht voor sloop.

SSL VISAKHAPATNAM, IMO 9137521, Container Ship, 18.602 GT, 24.376 DWT, 6-12-1996 opgeleverd door Shin Kurushima Onishi Shipyard als IGA. 5-2014 herdoopt OSAKA TRADER. 17-3-2016 verkocht aan Transworld Shipping Lines Ltd., India (AWPJ), 3-2016 herdoopt SSL VISAKHAPATNAM. 28-7-2026 de Indiase containerrederij Transworld Shipping Lines heeft de verkoop van haar oudste schip voor recycling afgerond. De SSL VISAKHAPATNAM was een van de weinige containerschepen die in 2026 voor sloop zijn verkocht.

SU SHUN, IMO 8955366, LPG Tanker, 1.918 GT, 1.221 DWT, 23-10-1998 opgeleverd als SU SHUN aan Nanjing Changjiang LPG Trans, China. 9-1-2025 verkocht aan Glory Seas Shipping Co. Ltd., 2025 vlag: Panama (3E8294). 12-8-2025 in beheer bij Everglory Ships Management. 17-7-2026 verkocht voor sloop. 1-8-2026 op Chittagong Anchorage.

SUNNY PALM, IMO 9128300 (NB-340), Container Ship, 3.996 GT, 5.848 DWT, 30-7-1996 opgeleverd als SUNNY PALM. 2007 verkocht aan Korea Marine Transport Co. Ltd., Zuid-Korea (DSEK8). 30-6-2014 in beheer bij KMTC Ship Management Co. Ltd. 7-2020 in beheer bij Hana Shipping Co. Ltd., Busan. 5-2026 verkocht voor sloop. 25-6-2026 verkocht aan Ship Recycling Investments LLC, Comoros (D6A4507), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt SUNNY. 23-7-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong, 29-7-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

TAI SHUEN, IMO 9033555, Oil Products Tanker, 5.210 GT, 9.202 DWT. 9-8-1992 te water, 18-12-1992 opgeleverd als BENETNASCH door Shin Yamamoto Zosensho, Kochi (334) aan A P. Navigation S.A., Panama. 2003 verkocht aan Yanaseni Maritime Pte. Ltd., Singapore, herdoopt YANASENI. 7-2012 herdoopt PROSPERITAI. 7-11-2023 verkocht aan Rise Rich Ltd., Sierra Leone (9LY2532), in beheer bij Great Rich Holdings Ltd., Apia, Upolu Island, Samoa en Captain Worldwide Co. Ltd., Apia, Upolu Island,

Samoa, 11-2023 herdoopt TAI SHUEN. 7-2026 verkocht aan slopers te Chittagong. 22-7-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

VALIANT ROAR, IMO 9190078, Chemical/Oil Products Tanker, 8.594 GT, 13.754 DWT, 22-10-1999 opgeleverd als LIQUID GOLD. 4-2015 herdoopt RHODES SUN. 3-2016 herdoopt RHONA. 7-2020 herdoopt GLOBAL ACE. 30-7-2020 verkocht aan Glory International FZ-LLC, Panama. 4-2025 vlag: onbekend. 8-2025 vlag: Aruba (FALSE) (P4XYA), herdoopt VALIANT ROAR.

Bemanning van tanker vrijgelaten ondanks twijfels over zeewaardigheid

Acht van de zestien Indiase bemanningsleden van de VALIANT ROAR, onderdeel van een bemanning van achttien, de overige twee, afkomstig uit Sri Lanka en Bangladesh, werden door de Iraanse autoriteiten vrijgelaten, zo meldde een Indiase functionaris op 5 februari, en keerden op 10 februari terug naar huis. De overige acht Indiërs bereikten hun thuisland na een zware reis over land naar Armenië en vervolgens een vlucht via Dubai. De bemanningsleden uit Sri Lanka en Bangladesh vlogen ook vanuit Armenië terug naar hun thuisland.

Het schip, samen met de bemanning, werd op 8 december 2025 door de Iraanse autoriteiten in internationale wateren voor de kust van de haven van Dibba in de Verenigde Arabische Emiraten aangehouden door de Islamitische Revolutionaire Garde. De autoriteiten beweerden dat de tanker naar verluidt 6.000 ton brandstof smokkelde. Een deel van de bemanning werd naar een gevangenis in de Iraanse havenstad Bandar Abbas gebracht, terwijl de anderen aan boord van het schip werden vastgehouden. De vastgehouden bemanningsleden kregen consulaire toegang in Iran. De vrijgelaten bemanningsleden zouden naar huis terugkeren zodra de nodige formaliteiten voor de reis waren afgerond. Wat betreft de overige acht bemanningsleden, heeft de Indiase diplomatieke missie contact opgenomen met de Iraanse autoriteiten om te bekijken hoe zij het beste ondersteund kunnen worden, indien nodig.

Na de vrijlating van de tanker werden brieven verstuurd waarin stond dat het schip volledig zeewaardig was en dat de navigatie- en communicatieapparatuur beschadigd of niet-functionerend was. Er werd aanbevolen de bemanning van boord te evacueren. (Timsen, 1-4-2026).

7-2026 m.t. VALIANT ROAR verkocht aan Alang Breakers te India. 14-7-2026 op de ankerplaats bij Bhavnagar, 15-7-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

WANG CHI, IMO 9283526, Oil Products Tanker, 26.955 GT, 42.003 DWT, 14-4-2004 opgeleverd als WANG CHI aan Cosco Shipping Oil Transportation, China (BPCX). 20/02/2026 verkocht aan Cosco Shipping Energy Transportation, China. 7-2026 verkocht voor sloop.



HMS WESTMINSTER, F237, IMO 8949654, Type 23 Frigate, 18-1-1991 kiel gelegd bij Swan Hunter, Tyne and Wear, 4-2-1992 te water, 13-5-1994 in dienst gesteld als HMS WESTMINSTER, F237 bij Royal Navy (GCOK). 28 kn, max. 32 kn. 4 x 4.000 APK, 2.980 kW, Paxman Valenta 12CM diesel, 2 x 4.000 APK, 2.980 kW, GEC electromotoren, 31.000 APK, 23,190 kW, 2 x Rolls-Royce Spey SM1C. 5-2024 uit dienst gesteld en opgelegd. 2026 verkocht voor sloop naar Turkije. 24-7-2026 vertrokken van Porthmout met de sleepboot PROTUG 87 naar Aliğa, 15-8-2026 ETA te Aliğa. (Foto: Tony Hisgett, Wikipedia, 3-5-2011).

YUE CHI, IMO 9322451, Oil Products Tanker, 26.967 GT, 42.054 DWT, 16-3-2006 opgeleverd als YUE CHI aan Yue Chi Shipping S.A., Hong Kong, China (VRBS2). 28-3-2019 in beheer bij COSCO Shipping Energy Transportation Co. Ltd., Shanghai. 6-2026 verkocht voor sloop (485 USD/TO). ©Scheepsfotoruilbeurs