LONGPOWER en LONGPEACE, foto: Riemer van Bolhuis, 16-8-2026, SaS Waterhuizen

NIEUWSBRIEF 343 **12 SEPTEMBER 2026**

ALSTERN, IMO 8131336 (NB-331), 31-8-1984 opgeleverd door Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai (8109) als FRIESLAND aan Schenefelder Schiffahrt G.m.b.H. G.m.b.H. & Co. m.s. “Hagen” K.G., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Gunther Schulz Schulauer Schiffahrtskontor. 1985 herdoopt SCOL TRADER. 1986 verkocht aan Bananga Shipping Co. Ltd., West Duitsland, in beheer bij Aug. Bolten Wm. Millers’s Nachfolger, herdoopt ALSTERN. 2-3-1988 verkocht aan Ahlmarco B.V., Delfzijl, in beheer bij Sandfirden B.V., Haren. 15-5-1995 verkocht aan Barkey Corp. N.V., Karlstad-Zweden. 1997 verkocht aan Ahlmark Lines AB, Zweden, in beheer bij Ferm Marine AB. 1999 in beheer bij Barber Ship Management AS. 29-6-2007 (e) in beheer bij Marin Ship Management B.V. 18-3-2011 verkocht aan Blue Fleet Shipping Co. S.A., Sierra Leone, in beheer bij Blue Fleet Shipping Co. S.A., Panama, roepsein 9LD2327, 3-2011 te Gothenborg overgedragen en herdoopt LADY JASMINE. 7-2025 vlag: St. Kitts and Nevis (V4ZQ6). 2026 verkocht voor sloop naar Turkije. 3-8-2026 van Nemrut naar Aliağa, 5-8-2026 te Aliağa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Hannes van Rijn, 16-8-2008).

AMADEUS, IMO 9232498 (NB-255) casco gebouwd door Sudostroitelnyy Zavod Yantar, Kaliningrad (479), afgebouwd bij Scheepswerf Peters B.V., Kampen, gebouwd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen onder bouwnummer 479, 26-3-2001 van Kampen naar Lemmer, 27-3-2001 proefvaart, 30-3-2001 opgeleverd als HANSA LYON aan C.V. Scheepvaartonderneming “Hansa Lyon”, Delfzijl, in beheer bij Royal Amasus Hansen B.V., Rhoon. 2001 in beheer bij RAH Management B.V. 1.435 GT. 2003 in beheer bij Vertom Scheepvaart B.V. 2004 in beheer bij Cuxship Management (Wagenborg Shipping B.V.). 25-10-2005 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Zeeland", Goes, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor M. Verkooyen, 2-11-2005 herdoopt ZEELAND. 2009 verkocht naar St. Vincent & the Grenadines, 17-2-2009 thuishaven: Kingstown, gaat varen in beheer bij Baltnautic Shipping Ltd., Litouwen, 17-2-2009 herdoopt AMADEUS. 14-3-2019 Tyne naar Bilbao met 1.600 ton ijzer, om 14:30 uur in positie 054.15.40.2 NB. en 000.17.04.2 OL. problemen met de machine opgelopen en ten anker gegaan, de sleepboot SEA BRONCO vertrok van Falmouth en maakte vast om de AMADEUS naar Hornsea te slepen, 18-3-2019 binnen met de sleepboot SEA BRONCO voor de 2e Merwedehaven te Dordrecht voor reparatie. 2-9-2026 door de sleepboot ANTEOS vanaf Het Kanaal binnengebracht bij Damen Shiprepair op het Sloe, Vlissingen-Oost, assistentie van de sleepboot MULTRATUG 18. (Foto: Henk de Winde, 2-9-2026 inkomend bij 't-Killetje, Breskens).

ASP LUNA, IMO 1069314 (NB-343), Crude Oil Tanker. 63.468 GT, 114.800 DWT, 15-9-2025 in aanbouw onder bouwnummer DALIAN NO 2 P110K-68, 30-7-2026 opgeleverd als ASP LUNA aan Fortune Csasp I Shipping Ltd., Panama (3E7991), in beheer bij Asia Pacific Shipping Co. Ltd., Hanoi City en Fleet Management Ltd., Hong Kong, China en en Vitol B.V.

ASP LEGACY, IMO 1069340 (NB-339), Crude Oil Tanker. 63.787 GT, 114.800 DWT, 18-12-2025 in aanbouw onder bouwnummer DALIAN NO 2 P110K-69, 22-6-2026 kiel gelegd, 1-2027 geplande oplevering als ASP LUCY aan Fortune CSASP III Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Asia Pacific Shipping Co. Ltd., Hanoi City, Vietnam en Vitol B.V.

ASP LUCY, IMO 1069338 (NB-339), Crude Oil Tanker. 63.787 GT, 114.800 DWT, 15-9-2025 in aanbouw onder bouwnummer DALIAN NO 2 P110K-68, 18-6-2026 te water gelaten, 12-2026 geplande oplevering als ASP LUCY aan Fortune CSASP II Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Asia Pacific Shipping Co. Ltd., Hanoi City, Vietnam en Vitol B.V.

ATLANTIC SEA, IMO 9003548 (NB-242), 19-5-1989 kiel gelegd, 12-3-1990 te water gelaten bij J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1054), 5-1990 opgeleverd als HERA aan Uwe von Allwörden K.G. m.s. “Hera”, Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Uwe von Allwörden K.G. 2003 verkocht aan Atlantic Horizon Shipping Corp., Monrovia, thuishaven: Nassau-Bahamas, roepsein C6SX4, in beheer bij Oost Atlantic Lijn B.V., Pernis. 9-3-2003 (LR) herdoopt ATLANTIC SEA. 2008 verkocht aan Charles M Willie & Co. (Shipping) Ltd., Cardiff-U.K., 31-1-2008 overgedragen en 1-2-2008 (GL) herdoopt CELTIC NAVIGATOR. 10-10-2016 (e) verkocht aan Gozlem Denizcilik ve Tic Ticaret Limited Şirketi, Istanbul, 10-2016 (e) vlag: Turkije, roepsein TCA4304, in beheer bij Zeybe Denizcilik ve Ticaret Limited Şirketi, Istanbul, 10-2016 herdoopt KAPTAN DEDE. 14-9-2017 (e) verkocht aan Zeybe Denizcilik ve Ticaret Limited Şirketi, Istanbul-Turkije, 9-2017 herdoopt TUĞBERK İMAMOĞLU.

Tien matrozen vermist na aanvaring

Op 2 september 2026, rond 3 uur 's ochtends, kwam de TUĞBERK İMAMOĞLU in de Zee van Marmara, op ongeveer 18 mijl ten zuiden van Silivri, in aanvaring met de Turkse tanker ALSU (IMO: 9808742, bouwjaar 2022, 2.298 GT, 3.338 DWT, eigenaar: Ozpulathane Deniz Tasimaciligi Sanayi Ticaret A.S., Istanbul),
De aanvaring vond plaats tussen de haven van İskenderun en Karadeniz Ereğli, met 10 bemanningsleden aan boord en een lading van ongeveer 4.199 ton staalrollen. De tanker was onderweg van Kocaeli naar Aliağa met een lading van ongeveer 2.999 ton motorolie.
Om 03:26 uur ving het COSPAS-SARSAT satellietreddingssysteem een noodsignaal op van de EPIRB van de 'Tuğberk İmamoğlu'. Om 03:41 uur meldde de kapitein van de tanker aan de scheepvaartverkeersdienst dat hij rond 03:15 uur in aanvaring was gekomen met een onbekend schip.
Omdat het vrachtschip niet reageerde op oproepen en de autoriteiten de bemanning niet telefonisch konden bereiken, werd onmiddellijk een zoek- en reddingsoperatie gestart. De reddingsteams vonden de

overlevingsuitrusting van het schip – waaronder de reddingsboot – drijvend op het wateroppervlak. Geen van de bemanningsleden is in de boot gevonden. De Turkse Directie Maritieme Zaken gaf aan dat het schip waarschijnlijk is gezonken. Veertien maritieme zoek- en reddingseenheden, een helikopter en de tanker namen deel aan de zoektocht naar de vermiste zeelieden.
Het reddings- en sleepschip TCG AKIN (A-584) van de Turkse marine en het zoek- en patrouilleschip TCSG GÜVEN (SG-702) van de Turkse kustwacht zijn onderweg naar de locatie. Uit voorlopige beoordelingen bleek geen zichtbare schade aan de ALSU. (Timsen, 2-9-2026).

BALTICBORG, IMO 9267716 (NB-154), casco gebouwd bij Daewoo Mangalia Heavy Industries S.A., Roemenië, 12-11-2003 vertrokken naar Harlingen, 7-12-2003 gearriveerd te Harlingen, afgebouwd bij Volharding Shipyards Harlingen B.V. (528), 12-12-2003 bovenbouw geplaatst, roepsein PBIP, 12.070 GT, 12.852 EPK, 17 kn., 25-5-2004 vertrokken van Harlingen voor een proefvaart en daarna naar Delfzijl om te dokken, 1-6-2004 uitgedokt bij Scheepswerf Niestern Sander B.V., 2-6-2004 proefvaart op de Eems, 8-6-2004 opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming "Balticborg", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., in timecharter bij Kappa Kraftliner AB. 8-6-2004 vertrokken naar te Haraholmen, Zweden, 17-6-2004 te Pitea (aan de Oostzee, vlakbij de Poolcirkel) gedoopt BALTICBORG door mevr. Annemieke Beurskens (echtgenote van F. Beurskens, directeur van Kappa Packaging B.V.), na de doopplechtigheid vertrokken naar Bremerhaven, de doop was een bijzondere gebeurtenis te Pitea en er was veel publieke belangstelling, na de doop volgde er een spectaculaire show van de Zweedse luchtmacht, ingezet in timecharter bij Kappa Kraftliner AB bij het vervoer van Kappa producten van Pitea, Zweden naar de U.K. en het continent. 8-5-2005 verkocht aan Bothniaborg Ltd., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 27-10-2008 verkocht aan Wagenborg Rederij B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 23-2-2009 verkocht aan Wagenborg Shipowners B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 31-7-2026 verkocht aan Wallenius SOL Vessel I B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. (Foto: Koos Goudriaan, 27-3-2014, Terneuzen).

BOTHNIABORG, IMO 9267728 (NB-154), casco gebouwd bij Daewoo Mangalia Heavy Industries S.A., Roemenië, afgebouwd bij Volharding Shipyards Harlingen B.V. (529) in opdracht van C.V. Scheepvaartonderneming Bothniaborg, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 27-3-2004 casco vertrokken uit Roemenië, 16-4-2004 casco gearriveerd te Harlingen achter de sleepboot ALPHONSE LETZER (7200 EPK, trekkracht 95 ton), 14-10-2004 technische proefvaart vanaf Harlingen, roepsein PBIO, 26-10-2004 proefvaart en gearriveerd te Delfzijl, 3-11-2004 te Delfzijl gedoopt BOTHNIABORG door mevr. Eva Petterson (echtgenote van Mr. Torbjörn Petterson, Managing Director of Paper and Board van Kappa Packaging), proefvaart op de Eems en opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming "Bothniaborg", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, ingezet voor het vervoer van producten van Kappa Packaging van Noord Zweden naar Groot Brittanië. 4-11-2004 vertrokken van Delfzijl naar Haraholmen, Zweden op de 1e reis. 12.460 GT, 3.738 NRT, 10.246 DWT. 14-2-2005 bij Brunsbüttel aan de ingang van het Kieler Kanaal in aanvaring gekomen met het Duitse m.s. ALTELAND (8922010, Jens & Meyer, Drochtersen, bouwjaar 1990, 5.599 GT). 10-5-2005 verkocht aan Bothniaborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 31-10-2005 (e) in beheer bij Allocean Maritime Ltd., Londen. 6-2008 verkocht aan Wagenborg Rederij B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 31-12-2008 verkocht aan Wagenborg Shipowners B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 31-7-2026 verkocht aan Wallenius SOL Vessel II B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl.

BG ORANJE, IMO 9964637 (NB-342), 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. 19-7-2026 te Tyne, ten oosten van Newcastle, kwam het installatieschip voor windturbines WIND ORCA (IMO 9601326) aanvaring met de afgemeerde BG ORANJE, daarbij viel een portaalkraan op het schip, de berging gegund aan Resolve Marine, 29-7-2026 aankomst van de drijvende bol MATADOR 3 (IMO 9272137) van Bonn & Mees om de kraan te verwijderen.

Vrijwilligers gezocht voor het verwijderen van plastic korrels
Na de lozing van zo'n 17 ton plastic korrels uit de BG ORANGE, bereidde de gemeenschap zich voor om te helpen bij de opruimwerkzaamheden. Matt Beeton, CEO van de haven van Tyne, onthulde de omvang van de ramp op 5 augustus, nadat de eerste fase van de bergingsoperatie was afgerond. Hij legde uit dat de haven pas op de middag van 20 juli op de hoogte was van de plastic korrels. Medewerkers werkten eraan om te voorkomen dat nog eens 58 ton in de rivier terechtkwam. De WIND OCRA had één container beschadigd en twee containers waren opengescheurd. Elke container bevatte 25 ton plastic korrels. Van de twee opengescheurde containers werd 33 ton geborgen en met behulp van Ambipar en Swiftwater Solutions werd voorkomen dat nog eens 25 ton in de rivier terechtkwam.
Eerder deze week riepen actievoerders de havenautoriteiten op om vrijwilligers toe te staan te helpen bij de opruimwerkzaamheden. Nu de eerste fase, het beveiligen van het beschadigde schip en de containers, is afgerond, is de tweede fase aangebroken, waarbij vrijwilligers op de rivier nodig zijn. Het gaat om ervaren zeevarenden en het werk moet op een gecontroleerde manier worden uitgevoerd om de veiligheid van mensen te waarborgen. De havenmeester heeft een schema opgesteld met tijden en locaties waar het veilig is voor het publiek om te helpen bij de opruimwerkzaamheden.
Van de 17 ton plastic korrels die in het water terechtkwamen, heeft de haven van Tyne naar eigen zeggen ongeveer 10 ton verwijderd. Dit totaal is exclusief de hoeveelheid die van de stranden in Noordoost-Engeland is verwijderd. (Timsen, 6-8-2026).
16-8-2026 de BG ORANGE gearriveerd bij Damen Verolme, 2e Werkhaven om te repareren.

CONFIDENCE, IMO 9143582 (NB-334), casco gebouwd door Plocka Stocznia Rzecna, Plock, afgebouwd bij Schiffswerft Schlömer G.m.b.H. & Co. K.G., Oldersum, 22-8-1996 (BV) 12-9-1996 opgeleverd door Bodewes Binnenvaart B.V., Millingen (601) als WARBER aan V.o.F. A. Visser-Bakker, Sneek, roepsein PILF, in beheer bij A. Visser en A.M. Visser-Bakker, Sneek. 1.141 GT, 456 NT, 1.500 DWT. 50 TEU. 1.020 EPK, 750 kW, Cummins KTA38M2, Cummins Inc., Columbus, Indiana. 25-2-2008 verkocht aan Baltnautic Shipping Ltd., thuishaven en vlag: Klaipeda-Litouwen, roepsein LYST, 25-2-2008 (e) herdoopt AQUARIUS. 9-2023 verkocht aan Hubach Maritime Shipping B.V., Genemuiden, 28-9-2023 gearriveerd in de Bolneshaven, Ridderkerk, 30-9-2023 vlag: Nederland, roepsein PGPU, in bevrachting bij Era Chartering B.V., Rotterdam, in beheer bij Hubach Maritime Shipping B.V., Genemuiden voor E.J. Hubach & P.S.J. Hubach, 30-9-2023 herdoopt CONFIDENCE. 10-11-2023 vertrokken van Bolnes (Ridderkerk) naar IJmuiden. 15-11-2023 terug bij Dockside Shipfacilities B.V. te Bolnes. 17-5-2025 tijdens een reis naar Harlingen bij Blauwe Slenk over de scheidingston BS 3/IN 2 gevaren en verderop aan de grond gelopen. 10-10-2025 zitting Tuchtcollege voor de Scheepvaart waar de kapitein niet verscheen, hij vond het te veel tamtam. 21-11-2025 het tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met de genoemde schade en een gronding als gevolg. Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is – conform de eis van de inspecteur - een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats. Daarbij is, ten voordele van betrokkene, rekening gehouden met de omstandigheid dat er alleen sprake was van materiële schade. 10-10-2025 gearriveerd te Zwartsluis, later naar de wachthaven te Meppel. 10-8-2026 (BV) verkocht, 12-8-2026 van Meppel naar Bolnes met de

sleepboten TJERK-HIDDE (ENI 02207834) en NOVA (ENI 02313175), 13-8-2026 gearriveerd bij Dockside Repair B.V. te Bolnes. 27-8-2026 klasse BV gesloten. (Foto CONFIDENCE: Koos Goudriaan, Dockside, IJsselmonde).

DUIVELAND, IMO 8319964 (NB-312) 1983 opgeleverd door B.V. Scheepswerf "Ferus Smit", Foxhol (233) als DUIVELAND aan C.V. Scheepvaartmaatschappij Scherpenisse, Rotterdam, in bevrachting bij Wagenborg Scheepvaart B.V., Delfzijl. 26-3-1990 verkocht aan Scherpenisse Scheepvaartbedrijf B.V, Rotterdam, in bevrachting bij Wagenborg Scheepvaart B.V., Delfzijl. 22-1-1993 verkocht aan C.V. m.v. Duiveland, Garsthuizen, in beheer bij Ewald Muller & Co. G.m.b.H., Hamburg voor Metske Miedema &Jeltje Post, Oosternijkerk. 9-2004 verkocht aan NoordWest Chartering B.V., Rotterdam, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor K. Verburg Jr. & G. Krikken, Tynaarlo, herdoopt herdoopt ANTJE. 8-2004 te Ridderkerk op de helling grijs geverfd en de nieuwe naam aangebracht. 13-2-2006 (e) verkocht aan Medriv Navigation S.A., St. Vincent and Grenadines (J8B3421), in beheer bij Monte Carlo Maritime Services S.A., Monte Carlo, 3-3-2006 te Alblasserdam overgedragen en herdoopt BELLA. 4-3-2006 vertrokken van Ridderkerk naar zee. 7-2009 in beheer bij Gestnavi S.r.l., Napels. 11-2012 in beheer bij Gestnavi S.r.l., Napels en Park Shipping Co. Ltd., Monte Carlo. 2018 vlag: Togo (VFQ3). 16-1-2020 vlag: Kameroen (TJMC87). 10-6-2020 geïnspecteerd te Garrucha, Spanje, 12 gebreken geconstateerd, na 30 dagen repareren vrijgegeven. 26-8-2021 verkocht aan Nabzuz Marine, Zanzibar-Tanzania (5IM256), herdoopt MANSOUR ABEID II. 8-2026 herdoopt BELLAR.

EDAMGRACHT, IMO 9081370 (NB-342), 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 Bevrachtings-kantoor 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. 9-7-2026 gearriveerd te Lomé, tijdens de reis vanuit de Oostzee en langs de Atlantische kust werd het schip geëscorteerd door het Russische landingsschip ALEKSANDR SHABALIN van de Project 775-klasse, ook het fregat ADMIRAL KASATONOV en de tanker AKADEMIK PASHIN boden bescherming tegen Oekraïense aanvallen bij het vertrek.

Russische wapens zijn in Bamako aangekomen
Rusland heeft een lading militaire voertuigen naar Mali vervoerd met het gesanctioneerde schip MIKHAIL BRITNEV, dat de uitrusting via de haven van Lomé transporteerde. Op 25 juli arriveerde een groot konvooi gepantserde voertuigen in Bamako. De voertuigen omvatten Russische BMP-3 infanteriegevechts-voertuigen, BTR-82A pantserwagens, Tigr-pantserwagens en Chinese VP11-pantserwagens.
De lading verliet de Russische haven Baltiysk op 18 juni en arriveerde op 9 juli in Lomé, Togo. De lading werd vervolgens over de weg van Togo naar Mali vervoerd. De lading bestond uit vrachtwagens, pantser-voertuigen en infanteriegevechtsvoertuigen.
Het schip voer vanuit Baltiysk via de Noordzee naar het Kanaal. Volgens BBC Verify werd het vrachtschip tijdens de overtocht door het Kanaal begeleid door een Russisch landingsschip van de Project 775 Ropucha-klasse.
Baltiysk is gebruikt als doorvoerhaven voor andere schepen die ervan verdacht worden Russisch militair materieel naar West-Afrika te vervoeren. Een van die schepen, de m/v SABETTA, werd gevolgd nadat het in februari in Baltiysk ogenschijnlijk militair materieel had geladen. Het meerde later aan in Conakry, een haven die eerder in verband werd gebracht met Russische wapenleveringen in de regio.
Een ander vrachtschip, dat niet zichtbaar was in de openbaar beschikbare scheepsvolgsystemen, werd op 6 juni gefilmd terwijl het militaire voertuigen laadde in Baltiysk.
Rusland bleef de regerende junta van Mali dus militair steunen via het Afrika Korps, dat de Wagner Groep verving als Moskou's belangrijkste militaire aanwezigheid op het continent. (Timsen, 3-8-2026).

EEMBALTIC, IMO 8412390 (NB-336), 1-9-1984 te water gelaten, voor de bouw werden secties gebruikt van de GEISE (IMO 6923230, bouwjaar 1969) die de bouwwerf sloopte, 13-11-1984 opgeleverd door Elsflether Werft A.G., Elsfleth (407) als BLANKENESE aan Lilienthaler Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-West Duitsland, in bevrachting bij Thien & Heyenga Bereederungs und Befrachtungs G.m.b.H., Hamburg. 25-10-1989 op ongeveer 50 mijl ten noorden van La Coruña na aanvaring gekomen met de Panamese m.t. BEN NEVIS (IMO 8811766), zwaar beschadigd en met zware slagzij naar La Coruña gesleept, 14-11-1989, na noodreparatie te La Coruña vertrokken naar Elsfleth, 19-11-1989 gearriveerd te Elsfleth om bij de bouwwerf gerepareerd te worden. 6-1993 verkocht aan Blankenese Shipping Ltd., Hamburg-Antigua & Barbuda. 15-2-1999 verkocht aan Wesmar Shipping B.V., Rotterdam, roepsein PFAK, 23-2-1999 herdoopt

EEMBALTIC. 2.449 BRT, 984 NRT, 3.031 DWT. 174 TEU. 25-5-1999 verkocht aan Blankenese Shipping Ltd., Hamburg-Antigua & Barbuda, herdoopt BLANKENESE. 7-2000 vlag: Malta. 21-6-2002 verkocht aan Delemarco Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Beluga Shipping G.m.b.H., Bremen. 2006 verkocht aan Blankenese Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Eestinova OÜ, Tallinn Ltd., Tallinn. 2008 in beheer bij Uniship Ltd., Riga. 28-8-2013 (e) verkocht aan Irrawaddy Ltd., Malta, in beheer bij North Sails Shipping S.A., Riga, herdoopt IRRAWADDY. 4-2014 herdoopt ALTONA 1. 3-3-2015 (e) verkocht aan Polaris Navigation S.A., Malta, in beheer bij GSW Shipmanagement Ltd., Volos, Griekenland, herdoopt ALTONA. 2016 vlag: Panama, roepsein 3FYZ5. 23-2-2017 (e) verkocht aan Altarek Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Safety Management-ISM S.r.l., Constanta, herdoopt NEPTUN. 28-3-2020 tijdens een reis van de baai van Nemrut naar Thessaloniki, met 13 bemanningsleden en geladen met 1,300 ton aardappelen, voor de kust van Skiathos problemen met de motor gekregen, door de sleepboot CHRISTOS XXIX naar de ankerplaats van Thessaloniki gesleept. De havenautoriteit van Thessaloniki voerde een inspectie uit Paris MoU en constateerde 27 tekortkomingen in bijlage X van CO 2009/16/EG. Er werd een vaarverbod opgelegd en administratieve sancties opgelegd. Het schip werd op de ochtend van 30 maart door de sleepboten VERNICOS LIBERTY (IMO: 9417866) en CHRISTOS XLIV (IMO 9251975) naar de haven van Thessaloniki gesleept. Na 149 dagen detentie vrij gegeven. 12-2020 verkocht aan Diaa Shipping Ltd., Majuro, Marshall Islands, vlag: Palau, roepsein T8A3543, in beheer bij Romarine Europe Ltd. 3-2023 verkocht aan Balkes Group Ltd., Palau, in beheer bij Romarine Europe Ltd. 27-9-2024 verkocht aan Sea Island Enterprises Inc., St. Kitts & Nevis (V4JS6), in beheer bij Fisher Shipmanagement Co. Ltd., Piraeus, herdoopt IBRAHIM B. 25-12-2025 te Iskenderun geïnspecteerd met 17 gebreken, waarvan er vijf als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot detentie, 6-1-2025 vrijgegeven en afgemeerd op de ankerplaats van Iskenderun.

Vrachtschip van golfbreker getrokken
Op 29 augustus 2026 liep de IBRAHIM B aan de grond bij de golfbreker van Tartus, toen het schip de haven probeerde te verlaten, als gevolg van zware weersomstandigheden en hoge golven. Sleepboten werden ingeschakeld om te helpen en trokken het schip met succes los van de golfbreker, in nauwe samenwerking tussen de sleepbootbemanningen en de havenmedewerkers. Het schip werd vervolgens weggevoerd uit de gevarenzone. (Timsen, 29-8-2026).

ELLA, IMO 5101938 (NB-266), 5-4-1955 te water gelaten, 25-5-1955 opgeleverd als ELLA door N.V. Scheepsbouw Unie, Groningen (263) aan N.V. Scheepvaart Maatschappij “Ella”, Amsterdam, roepsein PDWR, in beheer bij N.V. Vereenigd Cargadoorskantoor, Amsterdam voor Rederi Bratt-Götha, Gothenborg, 394 BRT, 175 NRT, 620 DWT, 700 EPK, M.a.K., Maschinenbau Kiel A.G., Kiel, 11,5 kn. 19-4-1966 verkocht aan Rederij de Jong & van der Schoot, Harlingen, roepsein PIHB, in beheer bij Scheepvaartkantoor Holwerda., Heerenveen, herdoopt VLIEREE. 8-1973 vlag: Panama, roepsein HO8191. 1982 verkocht aan Rederij P. van der Kooi-Vlieree, Kampen, roepsein PIHR, 4-1982 bij Scheepswerf “Welgelegen” B.V. te Harlingen verbouwd tot hopperzuiger, verlengd met ±20 meter, ±2 meter verbreed en schutdek verwijderd, 967 BRT, 650 NRT, 1.500 DWT, 9-1982 in de vaart gebracht. 15-6-1999 onder de vlag van Honduras gebracht, roepsein HQUZ6. 5-2005 verkocht aan Van Ouwerkerk Vastgoed B.V., Middelburg, vlag: Honduras, in beheer bij Zand- en Grinthandel van Ouwerkerk B.V., Middelburg. 12-2011 onder de vlag van Belize gebracht, roepsein V3QN2. 12-2011 onder de vlag van Belize gebracht, roepsein V3QN2. 27-10-2016 verkocht aan TSHD Vlieree B.V., Belize, in beheer bij Zand en Grinthandel van Ouwerkerk B.V., Middelburg. 17-12-2019 (e) verkocht aan SK Trade OÜ, Pirgu, Estland, vlag: Belize, roepsein V3QN2, in beheer bij Nord Company OÜ, Tallinn, Estland. 6-2-2020 (vt) vertrokken van Terneuzen naar Tallinn, 14-2-2020 ETA te Tallinn. 5-12-2024 verkocht aan Astarta International 2003 Doo, Belgrado, vlag: Tanzania (5IM697). 8-2026 vlag: Dominica (J7AO6).

EMPIRE, IMO 9013000 (NB-336), 22-12-1990 te water, 19-3-1991 (BV) opgeleverd door Scheepswerf & Reparatiebedrijf Harlingen B.V. (93) als EMPIRE aan C.V. Rederij "Empire", Delfzijl, roepsein PDXL (J. & D. Damhof), in beheer bij Scheepvaartbedrijf Poseidon B.V. 28-9-2004 verkocht aan Kopernik Schipmanagement AS, vlag: Bahamas, roepsein C6TX2, 18-9-2004 gearriveerd te Delfzijl om te worden overgedragen, herdoopt FRI RIVER. 28-9-2004 vertrokken van Niestern-Sander B.V. te Delfzijl. 24-6-2008 verkocht aan Drabert Schiffahrtsges.m.b.H., St. John’s-Antigua & Barbuda, roepsein V2DO8, in beheer bij Drabert Schiffahrtsges.m.b.H., Oldenburg in Holstein, 30-6-2008 (e) herdoopt JAN D. 11-11-2021 van Kambo, Noorwegen naar Uddevalla. 14-11-2021 van Uddavalla naar Brake. 14-11-2021 te Havstensfjord, ten noorden van Gothenborg, in aanvaring gekomen met m.s. SEA ENDURANCE (IMO 9516179), de JAN D liep flinke schade op aan het voorschip, de schade van de SEA ENDURANCE is niet bekend. 18-11-2021 van Brake naar Bremerhaven. 2022 verkocht aan MP Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, vlag: Antigua and Barbuda (V2DO8), in beheer bij Drabert Schiffahrtsges.m.b.H., Oldenburg in Holstein, 13-6-2022 te Lübeck herdoopt JENNY P. 14-6-2022 van Lübeck naar Wismar. 15-8-2023 (vt) verkocht aan Shipping Inside m.v. Nordwind G.m.b.H. & Co. K.G., Rendsburg, thuishaven en vlag: St. John's-Antigua and Barbuda, roepsein V2DO8, in beheer bij Shipping Inside G.m.b.H. & Co. K.G., Rendsburg, 10-8-2023 (F) herdoopt NORDWIND. 20-3-2026 verkocht aan Aegean Sun Shipping Corp., 3-2026 vlag: Palau (T8A5497), in beheer bij AGN Uluslararasi Tasimacilik, Istanbul, 3-2026 herdoopt AGN LAGERTHA. 5-8-2026 te Sulina aangehouden vanwege 18 tekortkomingen, waarvan er zeven als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding, 13-8-2026 weer vrijgegeven.

ESTIME, IMO 9229178 (NB-337), 23-10-2023 als VERITY vertrokken van Bremen naar Immingham, 25-10-2023 ETA te Immingham. 24-10-2023 om circa 05:00 uur op 17 mijl NO van Langeoog in aanvaring gekomen met de bulkcarrier POLESIE (IMO 9488097, van Ares Nine Shipping Ltd., Bahamas, in beheer bij Polska Żegluga Morska PP, Szczecin, Polsteam Shipping Agency Sp. z o.o. en Polsteam Shipping Co. Ltd., Limassol, bouwjaar 2009, 24.109 GT, 37.600 DWT, reis: 24-10-2023 van Hamburg naar A Coruña, 28-10-2023 ETA te A Coruña) en gezonken, van de zeven opvarenden zijn er vier vermist, twee gered en naar het ziekenhuis gebracht en voor één persoon bemanningslid kwam de hulp te laat, een vloot van meer dan 20 schepen zocht de gehele dag naar de vermisten. Tot in de avond voeren de NORDIC, THEO FISCHER, ERNSY MEIER HEDDE, BAD DÜBEN, HAMBURG, HERMANN MARWEDE, MELLUM en BRGM. WEICHMANN samen op, de RUDEN bleef bij de VERITY, de ATAIR lag verderop stand-by, verschillende andere SAR schepen en een vliegtuig waren ook ter plaatse aan het zoeken. De POLESIE keerde in de avond terug naar Cuxhaven, 25-10-2023 om 03:32 uur te Cuxhaven, 28-10-2023 van Cuxhaven naar A Coruña. Duikers probeerden het schip te onderzoeken voor de vermiste opvarenden, ook moeten van de gezonken VERITY de masten verwijderd worden. 12-2023 door de eigenaar afstand gedaan van het schip, total-loss verklaard. 30-8-2024 het achterschip gelicht en met K10031 (IMO 8525111) en op een ponton gezet, 4-9-2024 voorschip gelicht en op de ponton gezet om afgevoerd te worden naar een sloperij, 9-9-2024 de ponton gearriveerd bij Damen Verolme Rotterdam B.V. in de Botlek met de sleepboot EEMS WRESTLER. Bij een scheepswerf in Rotterdam zijn de voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd en in kleine delen gesneden, de wrakstukken werden op een binnenschip geladen en naar een schroothandelaar gebracht. 3-12-2024 de sloop afgerond.

Rapport: Aanzienlijke fouten hebben bijgedragen aan de aanvaring VERITY met de POLESIE
Aanzienlijke fouten in de radarbewaking hebben bijgedragen aan de aanvaring tussen de VERITY en de POLESIE op 24 oktober 2023 in de Duitse Bocht. Dit concludeerde het Duitse Federale Bureau voor Maritiem Ongevallenonderzoek (BSU) samen met Britse maritieme ongevallenonderzoekers. Het rapport, dat op 6 augustus 2026 werd gepubliceerd, werpt licht op de zaak. Volgens de Internationale Regels ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee (COLREGs) had de VERITY voorrang moeten verlenen aan de POLESIE, die vanuit de Elbe naderde. Het rapport stelt echter dat beide vrachtschepen vlak voor de aanvaring handelden in strijd met de COLREGs en de regels van goed zeemanschap. De aanvaring had voorkomen kunnen worden als het radarbewakingscentrum dat verantwoordelijk was voor het gebied, zich aan de instructies had gehouden.
Het centrum in Wilhelmshaven nam slechts vijf minuten voor de aanvaring per radio contact op met beide schepen. Deze late interventie beïnvloedde het handelen van de dienstdoende officieren op beide schepen en droeg bij aan de aanvaring. Een radiobericht van Wilhelmshaven aan de POLESIE twee minuten voor de aanvaring bleek bijzonder fataal. Daarin gaf de navigator de vrachtschip de opdracht om koers te wijzigen naar stuurboord. Dit zou het schip echter rechtstreeks op de VERITY hebben geleid. De uitvoering van de laatste instructie van de VTS, die volgens de VTS niet had mogen worden gegeven, maakte de aanvaring onvermijdelijk. Vanwege deze onjuiste instructies onderzocht het Bundesgerichtshof de situatie bij de VTS in Wilhelmshaven nader.
Er werden aanzienlijke personeelstekorten geconstateerd in het monitoringcentrum van de Federal Waterways and Shipping Administration. In de week van het ongeval waren slechts twee van de 21 diensten in het verkeersleidingscentrum volledig bemand met vijf personen. Bij de andere 18 diensten ontbrak telkens één persoon. Vier van de 30 functies waren vacant. Noch de dienstdoende scheepvaartofficier die op het moment van het ongeval verantwoordelijk was voor het gebied, noch de scheepvaartassistent werkte volgens het geplande dienstrooster.
De nautische assistent, die de omgeving van de VERITY en POLESIE in de gaten moest houden, was nog steeds in radiocommunicatie met twee andere schepen. Tegen de tijd dat hij de gevaarlijke nadering van de twee vrachtschepen opmerkte, was het waarschijnlijk al te laat.
De federale overheid is verantwoordelijk voor de personeelsbezetting van de verkeersleidingscentrale. In 2023 diende de Algemene Directie voor Waterwegen en Scheepvaart (GDWS) een aanvraag in bij het federale ministerie van Transport in Berlijn voor acht functies. Zoals de GDWS echter in haar rapport vermeldde, keurde het ministerie slechts één functie goed. Momenteel heeft de verkeersleidingscentrale in Wilhelmshaven nog steeds behoefte aan zeven medewerkers. Vanwege beperkingen opgelegd door de federale overheid werden de personeelsaanvragen van de GDWS voor de boekjaren 2024 tot en met 2027 teruggebracht. Van 2024 tot en met 2026 heeft het ministerie volgens het BSU-rapport helemaal geen functies meer goedgekeurd. (Timsen, 7-8-2026).

FLINTERMAR, IMO 9088287 (NB-231), 12-2-1994 te water gelaten, 16-3-1994 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek (297) als FLINTERMAR aan C.V. Scheepvaartonderneming “Flintermar”, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 2.818 BRT. 31-3-1994 proefvaart. 1999 in beheer bij Ancora AFS Shipping B.V., Rotterdam. 7-2002 in beheer bij Flinter Groningen B.V., Groningen. 15-7-2002 onder de vlag van de Ned. Antillen gebracht, roepsein PJJP. 2003 verkocht aan Kollund Shipping Co. Ltd. (MS 'Kollund' Schifffahrtsgesellschaft G.m.b.H. & Co. K.G.), St. John’s-Antigua & Barbuda, in beheer bij Briese Schiffahrt G.m.b.H., 16-8-2003 te Delfzijl, 19-8-2003 overgedragen te Delfzijl, 8-2003 te Delfzijl herdoopt KOLLUND. 21-6-2005 (e) thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus. 4-2014 herdoopt WILSON HAMBURG.

23-1-2015 op een reis van Saint Malo naar Szczecin, om 02:35 uur,bij slecht zicht tegen kleine noordelijke sluis van het Kielkanaal te Brunsbüttel gevaren wat ernstige schade veroorzaakt. Na afronding van het onderzoek de reis vervolgd. 11-2016 verkocht aan Zegluga Gdanska Sp. z o.o., vlag Polen, roepsein SNNG, 17-11-2016 van Landskrona naar Gdansk, 22-11-2016 (mt) aankomst te Gdansk, 29-11-2016 (mt) herdoopt TOLLUND. 10-12-2016 van Gdansk naar Kaliningrad. 13-7-2026 te Tees aangehouden vanwege 33 tekortkomingen, waarvan er zes als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot detentie: 1) Structurele omstandigheden - Schotten – scheuren; Gebarsten. 2) Veiligheid van de navigatie - Elektronische kaarten; Niet bijgewerkt. 3) Alarmen - UMS-alarmen; Niet-operatief. 4) Brandveiligheid - Bediening op afstand (machineruimtes); Niet-operatief. 5) Brandveiligheid - Evaluatie van de prestaties van de bemanning; Gebrek aan training. 6) ISM- ISM-certificaat; Niet zoals vereist, 1-8-2026 vrijgegeven en vertrokken naar Gdansk. (Foto: Koos Goudriaan, 9-8-2011, Suriname Rivier).

FLY, IMO 9349980 (NB-233), bulkcarrier, aanvankelijk XINLE 4, 4-5-2006 opgeleverd als SIDER FLY door Ningbo Xinle Shipbuilding Co. Ltd., Ningbo (XL2005-2) aan Navigazione Due Golfi S.p.A., Napels-Italië, in beheer bij Shipping Technical Management S.r.l., Napels. 5.101 GT. 2006 verkocht aan Beheermaatschappij m.s. “Fly”, Groningen, roepsein PHGJ, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., 29-6-2006 herdoopt FLY. 28-6-2006 te Salerno overgedragen, in bevrachting bij Apollo Shipping G.m.b.H., Hamburg. 6-8-2006 gearriveerd in de Maashaven te Rotterdam, 7-8-2006 vertrokken naar zee. 7-10-2006 herdoopt OSTEDIJK. 25-1-2007 onder de vlag van Antigua & Barbuda gebracht, roepsein V2PK8. 17-2-2007 tijdens een reis van Porsgrunn, Noorwegen naar Valencia met 6.000 ton kunstmest, op 10 mijl uit de kust van Galicië t.h.v. La Coruña raakte de lading oververhit, 4 van de 12 opvarenden overgebracht naar een ziekenhuis met ademhalingsproblemen, door de Spaanse kustwacht water in het water gezet, 28-2-2007 i.s.m. SvitzerWijsmuller Salvage B.V. onder controle gebracht en geëscorteerd door SVITZER LEIXOES (ex GRONINGEN) naar Bilbao vertrokken, 1-3-2007 gearriveerd te Bilbao. 2-10-2007 (e) verkocht aan Global Helios G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Global Hanseatic Shipping G.m.b.H., Hamburg, 19-9-2007 (s) herdoopt GLOBAL HELIOS. 31-8-2011 gearriveerd te Falmouth vanaf Bremerhaven, 31-10-2011 te Falmouth, en-block met GLOBAL HERA, GLOBAL HERMES, GLOBAL HESTIA en GLOBAL HEMERA gerechtelijk verkocht, ingebracht bij Clovelly Shipping Company Ltd., Majuro-Marshall Islands, in beheer bij Ems Leda Shipping G.m.b.H., Leer, 7-11-2011 (e) in beheer bij Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co., Leer, 5-11-2011 (m) te Falmouth herdoopt CLOVELLY, roepsein V7XK6. 3-2-2017 (e) verkocht aan Dakota Shipping & Trading Ltd., Malta, roepsein 9HA4489, in beheer bij Platin Shipping & Trading Co. Ltd., Istanbul, herdoopt DAKOTA. 2024 tot 2026 acht maal geïnspecteerd, geen gebreken. 11-8-2026 te Tulcea aangehouden vanwege zes detentiegronden: 1e Veiligheid van de navigatie, 2e Reddingsmiddelen, 3e ISM, 4e Brandveiligheid (branddeuren) en 5e Brandveiligheid (brandoefeningen). 16-8-2026 vertrokken.

FRIO HELLENIC, IMO 9081679 (NB-190), 20-4-1995 kiel gelegd, 21-2-1998 te water gelaten, 1-1999 opgeleverd (GL) door Ship Building Plant named after 61 Communard, Nikolayev (1147) als FRIO HELLENIC aan Explorer Marine S.A., Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene. 9.997 GT, 5.567 DWT, 10.500 DWT, 234 TEU, 15.600 EPK, B&W 6L60MC, Brynsk Eng. Works, 19 kn. 1999 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 17-5-2002 (e) in beheer bij Lavinia Corp., Athene en Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene. 2012 uit de pool bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 12-2016 in beheer bij Lavinia Corp., Athene, Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene en Baltmed Reefer Services Ltd., Athene. 9-2025 vlag: Bahamas (C6IQ6). 8-2026 verkocht voor sloop naar India. 13-8-2026 van Tsuneishi Zhoushan, China naar Singapore, 27-8-2026 te Singapore. 28-8-2026 van Singapore naar Alang, 10-9-2026 ETA te Bhavnagar.

GLAS DOWR, IMO 9116620 (NB-340), Offshore Processing Ship, 13-7-1995 kiel gelegd, 20-12-1995 te water gelaten als NISSOS HERACLIA voor Glafki (Hellas) Maritime Cpo., Athene, 1996 verkocht aan Bluewater Engineering B.V., Panama (3FWU5), herdoopt GLAS DOWR, 8-3-1996 opgeleverd door Namura Shipbuilding Co. Ltd., Imari (944). tanker, 56.924 GT, 31.742 NT, 105.329 DWT. 14,5 kn. 14.719 EPK, 10.827 kW, 7 cyl, 2 tew, 620 x 2150, Sulzer, Mitsubishi Heavy Industries Ltd. 28-3-1996 te Singapore. 2-5-1996 gearriveerd te Belfast om verbouwd te worden. 10-12-1996 te Tees. 1996/1997 verbouwd tot Offshore Processing Ship zonder eigen voortstuwing, 56.924 GT, 31.742 NT, 97.523 DWT. 240,99 (232,00) x 42,00 x 21,20 x 14,936 meter. 7 ladingtanks, L 119.599 m3. Vóór 30-7-1997 gearriveerd op Durward-Dauntless Field en ingezet als Storage Vessel. 1998 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A. (PJZN). 13-7-1999 gearriveerd op de Tyne voor onderhoud en verbouwing. 9-1999 opgelegd. 2000 verkocht aan Bluewater (Glas Dowr) N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp. 25-6-2002 te Cape Town. 1-4-2003 van Cape Town. Vóór 10-7-2003 gearriveerd op Sable Field, ingezet als FPSO. 26-12-2008 te Cape Town. 10-10-2020 vlag: Curaçao (PJZN). 20-2-2013 in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp. 4-2013 verkocht aan Bluewater Glas Dowr B.V., vlag: Curaçao (PJZN), in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp. 12-3-2016 opgelegd. 16-1-2025 van Hsinta Anchorage naar Port Karingon, Skagerrak, Zweden. 11-6-2026 (e) verkocht voor sloop naar Bangladesh. 11-6-2026 verkocht aan Voyage Shipping Inc., vlag: St. Kitts and Nevis (V4NN7), in beheer bij GR Shipping Pte. Ltd., Singapore, herdoopt GLOW. 27-8-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong, 31-8-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GLORIOUS SUCCESS, IMO 9070424, 10-11-1993 te water gelaten voor Triumph Sea Ltd., Panama, 8-4-1994 opgeleverd (NK-940972) door Hakodate Dock Co. Ltd., Hakodate (752) als GLORIOUS SUCCESS aan Stellar Maritime S.A., Panama (Mitsui O.S.K. Lines), in beheer bij M.O. Ship Management Co. Ltd., Tokyo. 15.880 GT, 8.992 NT, 26.441 DWT. 167,00 (160,00) x (26,00) x 13,00 x 9,520 meter. 5 laadruimen, G 33.918 m3, B 32.658 m3, 4 kranen van 30 ton SWL. 7.920 EPK, 5.826 kW, 6 cyl, 2 tew, 500 x 1620, B&W 6L50MCE, Mitsui Engineering & Shipbuilding Co., Tamano. 1994 als GLORIOUS SUCCESS overgedragen aan Hanseatic Maritime S.A., Manila-Filippijnen, in beheer bij M.O. Ship Management Ltd., Tokyo. 8-1995 in beheer bij Van Ommeren voor Mitsui O.S.K. Lines. 1996 als GLORIOUS SUCCESS overgedragen aan Hanseatic Maritime Philippine Corp., Manilla (Mitsui O.S.K. Lines Ltd., Tokyo), in beheer bij Kyokuto Shipping Co. Ltd., Tokyo. 1999 in beheer bij Schulte Gruppe, Hamburg voor Hanseatic Maritime Philippine Corp., Manilla. 9-2003 bericht dat het schip verkocht was naar Griekenland, 13-10-2003 verkocht aan Newbrook Shipping Corp., Rotterdam, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, in beheer bij J. Bekkers Co. B.V., Rotterdam, herdoopt FALCON TRAVELLER (NB-230). 11-11-2016 verkocht aan FC Bayern Shipping Ltd., vlag: Tuvalu, roepsein T2ZA4, in beheer bij VRS Maritime Services DMCC, Dubai, 11-2016 herdoopt BAYERN S. 2-5-2020 verkocht aan Zeinab Shipping Co., Piraeus, vlag: Tuvalu, roepsein T2ZA4, in beheer bij Sonar Ships Management Co., Piraeus, herdoopt ZEINAB. 26-11-2016 (mt) ten anker bij Nemrut, Turkije. 2-2023 vlag Palau, 7-2-2023 in beheer bij DXB Shipping & Ship Management Co, Mersin, Turkije. 9-2024 vlag: St. Kitts and Nevis (V4JT6). 8-8-2026 gearriveerd te Yalova, Turkije om de schade te repareren na een droneaanval op de Zwarte Zee, de accommodatie is getroffen door een explosie gevolgd door brand. (Foto: Hannes van Rijn, 31-10-2009, Maasvlakte).

GRAND TOUR, IMO 1140314 (NB-336), Heavy Load Carrier, 64.174 GT, 71.500 DWT, 4 x Wärtsilä 31 motoren, 9-2025 in aanbouw door Guangzhou Shipyard International Co. Ltd. (GS 5268) onder bouwnummer GUANGZHOU 25110030, 3-2028 geplande oplevering als GRAND TOUR aan Solitaire

Transport Chartering, vlag: Malta, in beheer bij Allseas Engineering B.V. en Allseas Group S.A., Chatel-St. Denis, Zwitserland.

ABB gaat de GRAND TOUR van stroom voorzien

Het geïntegreerde energie- en voortstuwingspakket van ABB is gekozen voor het nieuwe halfafzinkbare schip dat converterstations zal transporteren naar 's werelds grootste constructieschip, de Pioneering Spirit.

ABB heeft een contract binnengehaald met Guangzhou Shipyard International (GSI) voor de levering van een geïntegreerd energie- en voortstuwingspakket aan het halfafzinkbare zware transportschip (HTV) Grand Tour. Het 230 meter lange schip is besteld door de wereldwijde offshore-aannemer Allseas en zal een belangrijke schakel vormen in de logistieke keten ter ondersteuning van de Europese offshore windenergie-industrie.

Bij de oplevering in 2028 zal de GRAND TOUR zeer grote converterstations van fabrikanten in Azië en Europa vervoeren en deze rechtstreeks overbrengen naar het constructieschip Pioneering Spirit van Allseas voor installatie. Converterstations vormen de kern van de langeafstandsstroomtransmissie op zee, omdat ze wisselstroom van turbines omzetten in gelijkstroom voor transport van de locatie naar de wal via stroomkabels.

Kracht, controle en manoeuvreerbaarheid zijn belangrijke eigenschappen voor de GRAND TOUR, die ladingen tot 40.000 ton op het achterdek kan vervoeren en zich naast de PIONEERING SPIRIT kan positioneren door het hoofddek onder de waterlijn te laten zakken, zodat de converterstations direct aan boord kunnen drijven.

De levering van ABB omvat vier 3,5 MW Azipod®-units met straalbuizen, die voldoende stuwkracht leveren voor de trekkracht en dynamische positionering (DP) van de GRAND TOUR. De 360 graden draaibare Azipod®-aandrijving maakt nauwkeurige manoeuvres naar de boeg van de Pioneering Spirit mogelijk. De units zijn uitgerust met geoptimaliseerde straalbuizen om een hoog rendement te garanderen, ook tijdens de vaart. De tandwielvrije Azipod®-units verminderen mechanische verliezen en brandstofverbruik – en daarmee de uitstoot – evenals geluid en trillingen in vergelijking met conventionele mechanische boegschroeven. Bovendien minimaliseert het tandwielvrije ontwerp de behoefte aan smeerolie, waardoor minder onderhoud nodig is en de operationele kosten lager uitvallen. De compacte afmetingen van de technologie bieden flexibiliteit in het ontwerp en maken een efficiënte installatie mogelijk.

"GRAND TOUR demonstreert de capaciteiten van GSI om zelfs de meest complexe schepen te leveren en markeert een nieuwe spannende samenwerking met onze langdurige en vertrouwde partner ABB," aldus Zhou Xuhui, President van Guangzhou Shipyard International.

"Het is fantastisch om te zien dat onze energie- en voortstuwingstechnologie zo'n grote meerwaarde levert bij veeleisende zware hijsoperaties", aldus Rune Braastad, President van ABB's Marine & Ports-divisie. "Projecten zoals dit laten zien hoe geavanceerde, geïntegreerde systemen operaties gestroomlijnder, schoner en efficiënter kunnen maken, de prestaties en veiligheid naar een hoger niveau tillen en tegelijkertijd nieuwe marktkansen creëren."

ABB is een wereldwijd toonaangevend technologiebedrijf op het gebied van elektrificatie en automatisering, dat een duurzamere en grondstofefficiëntere toekomst mogelijk maakt. (Info: Søfart/ABB, 21-8-2026, afbeelding: ABB/Allseas).

GRONA HARRIER, IMO 9506409, Bulk Carrier, 5.087 GT, 3.399 NT, 7.933 DWT, 18-4-2008 kiel gelegd bij Universe Shipbuilding (Yangzhou) Co. Ltd., Yizheng (06005) als UNIVERSE 5, 15-11-2008 opgeleverd als SIMANO aan Massatlantic (Malta) Ltd., vlag: Malta (9HUD9), in beheer bij Massoel Shipping S.A., Genève. 112,80 (106,17) x 17,23 x 9,10 x 6,900 meter. 2.500 kW. 7-5-2013 in beheer bij Massoel Shipping S.A. en V Ships (USA) LLC. 24-9-2014 in beheer bij Massoel Shipping S.A. en V Ships (UK) Ltd. 4-2015 vlag: Marshall Islands, 8-4-2015 in beheer bij Beyaz Denizcilik Ltd. Sti., 4-2015 herdoopt NAVIN HARRIER. 28-9-2015 in beheer bij Bright Denizcilik ve Gemi. 18-4-2018 verkocht aan Nordic Cyclone Navigation Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Bright Denizcilik ve Gemi. 21-11-2025 verkocht aan Grona Harrier B.V., Rotterdam, vlag: Marshall Islands (V7LK4), in beheer bij Grona Chartering B.V., Rotterdam en Grona Shipping B.V., Rotterdam, 12-2025 herdoopt GRONA HARRIER. 14-5-2026 te Algeciras, Spanje. 27-8-2026 surseance van betaling uitgesproken over rederij Grona Harrier B.V.

GRONA KESTREL, IMO 9381811 (NB-177), General Cargo Ship, 5-1-2005 (RS) kiel gelegd, 16-1-2006 opgeleverd Zhejiang Tenglong Shipyard, Wenling als MASTER K aan Valetta Holding Corp. BVI, Rhoon, vlag: Tuvalu, in beheer bij Seatrans Consulting Ltd., 4.949 GT, 7.200 DWT. 2008 vlag: St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B3846, 3-2011 (e) herdoopt NAVIN KESTREL, 4-2008 (e) in beheer bij Westberg Ltd., 21-3-2011 in beheer bij VW-NYKI Shipping B.V., Rhoon en Subsidiary Company "Tomex" of "Tomex Team Inc.", Odessa, 15-7-2011 om 05:10 uur LT aan de noordzijde van de toegang naar de haven van Kaliningrad aan de grond gelopen na black-out, om 07:12 uur LT door de sleepboot PIONER vlot gebracht en naar de ankerplaats gebracht, geringe schade opgelopen aan het voorschip. 10-2022 vlag: Marshall Islands (V7ZR5). 12-10-2012 in beheer bij Bora Denizcilik. 30-1-2013 in beheer bij Beyaz Denizcilik Ltd. Sti. 11-1-2016 in beheer bij Bright Denizcilik ve Gemi. 26-2-2026 verkocht aan Grona Kestrel B.V., Rotterdam, vlag: Marshall Islands (V7ZR5), in beheer bij Grona Chartering B.V., Rotterdam en Grona Shipping B.V., Rotterdam, 2-2026 herdoopt GRONA KESTREL. 8-3-2026 vanaf Lissabon te Las Palmas, Gran Canaria, Spanje. 27-8-2026 de rederij Grona Kestrel B.V. in staat van surseance verklaard.

GRONA RAVEN, IMO 9368649, General Cargo Ship, 4.825 GT, 7.317 DWT, te water gelaten als DONG HONG 18, 9-2005 opgeleverd door Zhejiang Donghong Shipyard, Xiangshan als MASCOT K. 12-2005 vlag: Tuvalu (T2HF2), in beheer bij Seatrans Consulting, Novoriossiik. 2-2008 vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B3739). 25-3-2010 in beheer bij Westberg Ltd., St. Petersberg. 9-5-2010 tijdens de doorvaart door de Dardanellen vanaf Istanbul, om 9:35 uur mechanische problemen opgelopen, ten anker gegaan bij Uzunburun Point om de reparaties uit te voeren. 3-2011 herdoopt NAVIN RAVEN. 6-2011 in beheer bij Beyaz Denizcilik Ltd. Sti. en Westberg Ltd., St. Petersberg. 23-11-2012 verkocht aan Raven Marine Ltd., vlag: Marshall Islands, in beheer bij Beyaz Denizcilik Ltd. Sti. 15-1-2016 in beheer bij Bright Denizcilik ve Gemi Ltd. Sti. 27-11-2025 verkocht aan Grona Raven B.V., Rotterdam, vlag: Marshall Islands)V7ZW9), in beheer bij Grona Chartering B.V., Rotterdam en Grona Shipping B.V., Rotterdam, herdoopt GRONA RAVEN. 21-8-2026 te Lissabon. 27-8-2026 surseance van betaling uitgesproken over Grona Raven B.V. (Foto GRONA RAVEN: Malcolm Cranfield, 16-6-2026, Lissabon).

Vrachtschepen wachten na financiële problemen op nieuwe eigenaar

Drie vrachtschepen van het Rotterdamse bedrijf Grona Shipping krijgen een nieuwe eigenaar. De schepen worden verkocht om financiële problemen het hoofd te bieden. De verkoop heeft verder geen gevolgen voor de bemanning en de rest van het bedrijf.

De Rotterdamse rechtbank heeft donderdag surseance van betaling uitgesproken voor de bedrijven (bv's, red.) waarin de schepen zitten. Het gaat om de GRONA HARRIER, GRONA KESTREL en GRONA RAVEN.

'Het ging niet meer'
"We hadden voor een project een deal met een charteraar, maar die heeft ons in de steek gelaten. Daar is het mee begonnen", laat Markku Vedder, directeur van Maris Fiducia, het moederbedrijf van Grona Shipping in de Rotterdamse Waalhaven, weten. "Financieel ging het niet meer. Om te voorkomen dat de boel stuk ging, hebben we surseance aangevraagd."
De vrachtschepen liggen op dit moment in West-Afrika, Gibraltar en Lissabon. Volgens Vedder heeft de huidige situatie geen gevolgen voor de bemanning. "Die krijgt gewoon betaald", verzekert hij.
Curator Jorne Kloots is door de rechtbank aangesteld om de zaak af te handelen. Hij houdt alle opties open, maar sluit niet uit dat de schepen op korte termijn worden verkocht. Volgens Vedder is een kandidaat-koper in beeld. (Info: Rijnmond, Sjoerd Bootsma, 31-8-2026).

Vloot van Grona Shipping B.V., Rotterdam, IMO 6436578, per 1 september 2026 (de overige schepen. Info: Swiss-Ships):

GRONA EAGLE, IMO 9485186, Bulk Carrier, 5.087 GT, 7.966 DWT, 22-11-2007 kiel gelkegd, 1-4-2008 te water bij Universe Shipbuilding (Yangzhou) Co. Ltd., Yizheng (06-003) als UNIVERSE 3 voor Shanghai G.Y. voor Guan Yu Shipping (HK) Co. Ltd., Malta, 16-5-2008 opgeleverd aan Massatlantic (Malta) Ltd, Malta (9HNN9), in beheer bij Massoel Shipping S.A., Genève, Zwitserland en Massoel Meridan S.A., 20-5-2008 herdoopt SARINE. 9-6-2008 op de eerste reis te Singapore. 4-2015 vlag: Marshall Islands, 26-6-2015 in beheer bij Bright Denizcilik ve Gemi İşletmeciliği A.Ş., 5-2015 herdoopt NAVIN EAGLE. 18-4-2018 verkocht aan Nordic Allure Navigation Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Bright Denizcilik ve Gemi İşletmeciliği A.Ş. 25-12-2025 verkocht aan Grona Eagle B.V., Marshall Islands (V7LW4), in beheer bij Grona Chartering B.V., Rotterdam en Grona Shipping B.V., Rotterdam, 12-2025 herdoopt GRONA EAGLE. 12-8-2026 te Georgetown, Guyana.

GRONA FALCON, IMO 9492933, Bulk Carrier, 5.087 GT, 7.933 DWT, 21-3-2008 kiel gelegd, 1-8-2008 te water bij Universe Shipbuilding (Yangzhou) Co. Ltd. (06-004) als HUAN QIU 4 voor Shanghai G.Y., afgebouwd als UNIVERSE 4, vlag: St. Kitts and Nevis, 5-9-2008 opgeleverd als SALTINA aan Massatlantic (Malta) Ltd., Malta (9HRM9), in beheer bij Massoel Meridan S.A., Genève. 22-10-2008 gearriveerd op de 1e reis te Long Beach. 14-5-2013 in beheer bij in beheer bij Massoel Meridan S.A., Genève en V Ships (USA) LLC. 23-9-2014 in beheer bij in beheer bij Massoel Meridan S.A., Genève en V Ships (U.K.) Ltd. 6-5-2015 in beheer bij Beyaz Denizcilik Ltd. 5-2015 herdoopt NAVIN FALCON. 18-11-2015 in beheer bij Bright Denizcilik ve Gemi İşletmeciliği A.Ş. 18-4-2018 verkocht aan Nordic Breeze Navigation Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Bright Denizcilik ve Gemi İşletmeciliği A.Ş. 4-1-2026 verkocht aan Grona Falcon B.V., Rotterdam, Marshall Islands (V7LK2), in beheer bij Grona Chartering B.V., Rotterdam en Grona Shipping B.V., Rotterdam, 1-2026 herdoopt GRONA FALCON. 21-8-2026 vanaf Banjul op Dakar Anchorage. (Foto NAVIN FALCON: Ruud & Marcel Coster, 15-12-2019, IJmuiden).

GRONA HAWK, IMO 9522738, Bulk Carrier, 5.087 GT, 7.959 DWT, 18-7-2008 kiel gelegd, 2008 te water bij Universe Shipbuilding (Yangzhou) Co. Ltd. (06-006) als UNIVERSE 6, in aanbouw HUAN QIU 6 voor Guan Yu Shipping H.K. Co. Ltd., vlag: St. Kitts & Nevis, 15-1-2009 opgeleverd als SATIGNY aan Massatlantic (Malta) Ltd., Malta (9HVQ9), in beheer bij Massoel Meridan S.A., Genève en (technisch beheer) Massoel Shipping S.A., Genf. 23-4-2013 in beheer bij Massoel Meridan S.A., Genève en V Ships USA LLC. 10-2014 in beheer bij Massoel Meridan S.A., Genève en V Ships (U.K.) Ltd. 6-2015 vlag: Marshall Islands (V7LK6), 24-6-2015 uit beheer Massoel Meridan S.A., Genève, in beheer bij Beyaz Denizcilik Ltd., 24-6-2015 herdoopt NAVIN HAWK. 15-12-2015 in beheer bij Bright Denizcilik ve Gemi İşletmeciliği A.Ş. 18-4-2018 verkocht aan Nordic Gale Navigation Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Bright Denizcilik ve Gemi İşletmeciliği A.Ş. 24-12-2025 verkocht aan Grona Hawk B.V., Rotterdam, vlag:

Marshall Islands, in beheer bij Grona Chartering B.V., Rotterdam en Grona Shipping B.V., Rotterdam, 12-2025 herdoopt GRONA HAWK. 26-7-2026 vanaf Agadir te Nador East, Marokko.

GRONA OSPREY, IMO 9543316, Bulk Carrier, 5.087 GT, 7.932 DWT, 5-10-2008 kiel gelegd bij Universe Shipbuilding (Yangzhou) Co. Ltd. (06-007), in aanbouw als HUAN QIU 7, 2-2009 te water als UNIVERSE 7, vlag: St. Kitts & Nevis, 20-4-2009 opgeleverd als ONEGO SELEINA aan Massatlantic (Malta) Ltd., Malta (9HXK9), in beheer bij Massoel Meridan S.A., Genève. 5-2011 uit charter en herdoopt SELEINA. 5-2015 vlag: Marshall Islands (V7LV3), 15-5-2015 in beheer bij Bright Denizcilik ve Gemi İşletmeciliği A.Ş., Istanbul. 15-5-2015 herdoopt NAVIN OSPREY. 18-4-2018 verkocht aan Nordic Storm Navigation Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Bright Denizcilik ve Gemi İşletmeciliği A.Ş. 21-12-2025 verkocht aan Grona Osprey B.V., Rotterdam, vlag: Marshall Islands (V7LV3), in beheer bij Grona Chartering B.V., Rotterdam en Grona Shipping B.V., Rotterdam, 12-2025 herdoopt GRONA OSPREY.

GRONA VULTURE, IMO 9543328, Bulk Carrier, 5.087 GT, 7.935 DWT, 11-2008 kiel gelegd bij Universe Shipbuilding (Yangzhou) Co. Ltd., Yizheng (06-008), in aanbouw als HUAN QIU 8 voor Guan Yu Shipping H.K. Ltd., vlag: St. Kitts & Nevis, 2-2009 te water als UNIVERSE 8, 28-6-2009 opgeleverd als ONEGO SEMENTINA aan Massatlantic (Malta) Ltd., Malta (9HA2044), in beheer bij Massoel Meridan S.A., Genève en Massoel Shipping S.A., Genf. 22-5-2011 herdoopt SEMENTINA. 12-5-2015 uit beheer Massoel Meridan S.A., Genève. 7-5-2013 in beheer bij Massoel Meridan S.A., Genève en V Ships USA LLC. 7-10-2014 in beheer bij Massoel Meridan S.A., Genève en V Ships (U.K.) Ltd. 16-5-2015 in beheer bij Beyaz Denizcilik Ltd. Sti. 22-10-2015 in beheer bij Bright Denizcilik ve Gemi İşletmeciliği A.Ş., Istanbul. 18-4-2018 verkocht aan Nordic Wind Navigation Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Bright Denizcilik ve Gemi İşletmeciliği A.Ş. 9-12-2025 verkocht aan verkocht aan Grona Vulture B.V., Rotterdam, vlag: Marshall Islands (V7LJ8), in beheer bij Grona Chartering B.V., Rotterdam en Grona Shipping B.V., Rotterdam, 12-2025 herdoopt GRONA VULTURE. 21-8-2026 te Lissabon. (Foto: Malcolm Cranfield, 16-6-2026, Lissabon).

H.A.M. 309, IMO 8200826, sleephopperzuiger, 24-3-1983 (BV) opgeleverd door IHC-Smit B.V., Kinderdijk (CO1161) als HAM 309 aan Hollandsche Aanneming Mij. B.V. 2004 in beheer bij N.V. Van Oord. 2006 verkocht aan Sleephopperzuigers II B.V., Rotterdam. 2008 verkocht aan Van Oord Dragagens do Brasil Ltda., Rio de Janeiro, in beheer bij Ballast Ham Dredging do Brasil, Rio de Janeiro, 21-12-2008 vlag: Brazilië. 10-2012 verkocht aan Graymar Equipment (2008) Ltd., Panama, roepsein 3EZC5, in beheer bij Fraser River Pile & Dredge GP, 26-11-2012 (m) herdoopt FRPD 309. 4-2015 vlag: Canada. 20-7-2026 verkocht aan Star Naval Pte. Ltd., 7-2026 vlag: Marshall Islands (V7A6150), in beheer bij RM Ship Management Pvt. Ltd., Chandigarh, India, 7-2026 herdoopt VANCOUVER ISLAND.

HANNAH, General Cargo Ship (Heavy Lift), 14.042 GT, 14.300 DWT, in aanbouw bij Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. (SF230207) als HANNAH, 11-2026 geplande oplevering, vlag: Portugal (Madeira) in beheer bij Sal/Jumbo/Auerbach.

HANSA ANHOLT, IMO 1036836 (NB-328), General Cargo Ship, 7.327 GT, 8.500 DWT, 9-2023 in aanbouw onder bouwnummer CHOWGULE C-312 onder Nederlandse vlag, 2-5-2026 te water gelaten, 8-2026 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2899), 24-8-2026 na poefvaart te Mangalore, 26-8-2026 opgeleverd als HANSA ANHOLT aan Hansa Anholt mbH & Co. K.G., Portugal (Madeira), in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek, NewTide Chartering B.V. en Leonhardt & Blumberg Shipmanagement GmbH & Co. K.G., Hamburg.

HANSA BORNHOLM, IMO 1036848 (NB-328), General Cargo Ship, 7.327 GT, 8.500 DWT, 9-2023 in aanbouw als FRISIAN FAMKE onder bouwnummer CHOWGULE C-313, 30-6-2026 geplande oplevering als FRISIAN FAMKE aan Boomsma Shipping B.V., Sneek, vlag: Nederland, 28-8-2026 te water gelaten als HANSA BORNHOLM, 31-12-2026 geplande oplevering aan Hansa Bornholm mbH & Co. K.G., Portugal (Madeira), in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek, NewTide Chartering B.V., Rotterdam en Leonhardt & Blumberg Shipmanagement GmbH & Co. K.G., Hamburg.

HELEEN C, IMO 1037921 (NB-341), General Cargo Ship, 4.766 GT, 7.281 DWT, 22-12-2015 kiel gelegd onder bouwnummer ROYAL T KAMPEN 376, 26-6-2026 gedoopt HELEEN C door Heleen Wester en te water gelaten, 18-8-2026 van de werf naar Velsen met de sleepboten CHELSEA-B en DEMI-K, 19-8-2026 via IJmuiden naar Harlingen, 21-8-2026 proefvaart, 18-12-2026 geplande oplevering, 26-8-2026 opgeleverd aan Carisbrooke Coasters B.V., Rotterdam, vlag: Portugal (Madeira) (CQ2215), in beheer bij Vertom Bereederungs GmbH & Co, K.G., Moormerland en Vertom Shipmanagement B.V., Rhoon. 27-8-2026 van Harlingen naar Hamburg. (Foto: Marcel Coster, 19-8-2026, IJmuiden).

JIGAWA II, IMO 7702657 (NB-267), 1978 opgeleverd door Frederikshavn Værft A/S, Frederikshavn (378) als MERCANDIAN IMPORTER II aan K/S A/S Merc-Scandia, Denemarken, in beheer bij Per Henriksen. 1.599 BRT, 863 NRT, 3.400 DWT. 15 kn. 4.501 EPK, 3.357 kW, Atlas-Mak Maschinenbau. 1981 verkocht aan (h/f Eimskipsfelag Islands, IJsland, herdoopt EYRARFOSS. 1984 verlengd, 5.613 BRT, 4.400 DWT. 9-5-1989 verkocht aan Coast Line Shipping Co., Antigua & Barbuda, herdoopt SOUTH COAST. 1990 verkocht aan Nav. Mallorquina S.A., Spanje, herdoopt CALA FUSTANI. 1990 verkocht aan Cia. Trasmediterranea, Spanje. 2000 verkocht aan Boluda Internacional S.A., Spanje, 19-9-2000 herdoopt LUCIA B. 2005 verkocht aan Maritima Lucia, Spanje. 2007 verkocht aan Jigawa Shipping S.A., Panama, 19-10-2007 in beheer bij Hakvoort Transport Shipping B.V., Urk, herdoopt JIGAWA II. 5.613 GT, 1.684 NT, 3.620 DWT. 118,73 (109,12) x 18,80 x 10,57 x 4,950 meter. 1-2010 vlag: Belize. 7-12-2010 verkocht aan Keystone Shipping Exchange Inc., 12-2010 vlag: Mongolië, in beheer bij K Kalyoncu Ro-Ro Denizcilik Nakliyat Turizm Ticaret Ltd. Şti., Samsun, 12-2010 herdoopt SAMSUN EXPRESS. 7-3-2014 verkocht aan Maya Roro S.A., vlag: Mongolië, in beheer bij Akdeniz Roro Deniz Taşimaciliği Turizm Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi, Samsun, 3-2014 herdoopt AMAZON. 6-2019 vlag: Togo. 19-10-2019 verkocht aan Nadezhda Roro Inc., Samsun, Turkije, vlag: Togo, herdoopt NADEZHDA. 12-2021 vlag: Kameroen (TJMC863).

Roro-veerboot voor de kust van Novorossiysk geraakt door drones

De NADEZHDA, onderweg van Samsun naar Novorossyisk, werd op 3 augustus 2026 rond 16:30 uur getroffen door meerdere drones, terwijl het schip zich op ongeveer 30 zeemijl van de bestemming bevond. Na de aanval brak er brand uit aan boord, die de woonvertrekken en de boeg beschadigde en zich verspreidde over meerdere dekken van het accommodatieblok en de brug. Pogingen van de bemanning om de brand te blussen mislukten.

De kapitein van het schip, Yalcin Sahin, beweerde dat Oekraïne de aanval had uitgevoerd – een bewering die niet onafhankelijk kon worden geverifieerd – en dat er zes of zeven drones waren gebruikt. Alle 22 bemanningsleden – onder wie 13 Turken – waren terecht. De aanwezigheid van drones in het gebied maakte het voor Russische marineschepen moeilijk om de NADEZHDA te naderen en hulp te bieden. Uiteindelijk werden alle bemanningsleden geëvacueerd door het directoraat-generaal Maritieme Zaken, in samenwerking met het MRCC in Novorossiysk. Ze werden naar de haven gebracht; drie van hen hadden

ernstige verwondingen opgelopen. Verdere reddingswerkzaamheden rond het schip werden stopgezet vanwege de aanhoudende dreiging van droneaanvallen.
De NADEZHDA werd gebruikt voor het transport van groenten en fruit tussen Turkije en Rusland en zond via haar AIS-systeem het bericht "Turk Crew Turk Owner" uit.
Het schip was aanvankelijk stuurloos achtergelaten. Later werd de brand geblust met behulp van een blusboot. De lege trailers aan boord van de veerboot werden voor de kust van Novorossiysk overgeladen op een ander schip. Na de overdracht vertrok de NADEZHDA in de nacht van 7 augustus en bereikte op 8 augustus de wateren voor de kust van Samsun. Het schip werd vervolgens met behulp van sleepboten de haven binnengeleid onder toezicht van teams van de maritieme havenafdeling van de provinciale politie van Samsun.
De aanval was de meest recente in een reeks incidenten waarbij Turkse of door Turken geëxploiteerde commerciële schepen betrokken waren in de Zwarte Zee sinds het begin van de oorlog met Rusland.
De voormalige CALA FUSTAN, destijds eigendom van Naviera Mallorquina, voer tussen 1990 en 2000 onder Spaanse vlag. In datzelfde jaar werd het schip doorverkocht aan Boluda Internacional en omgedoopt tot LUCÍA B. In oktober 2010 werd het doorverkocht aan derden en sindsdien heeft het schip voornamelijk in de oostelijke Middellandse Zee en de Zwarte Zee gevaren. Het behoorde oorspronkelijk tot een serie van acht ro-ro-schepen die in Denemarken werden gebouwd voor het Deense bedrijf K/S Mercandia (Per Henriksen) en werd in december 1978 in gebruik genomen onder de naam MERCANDIAN IMPORTER II.
De schepen CALA TERAM, herdoopt CALA SALADA, en LORENA B na de verkoop aan Boluda Internacional, en HATAY, ex MERCANDIAN CARRIER II, in 2025 overgenomen door Baleària, behoorden ook tot dezelfde serie. (Timsen, 10-8-2026),

JOHN-PAUL K, IMO 1112484 (NB-336), General Cargo Ship, 3.850 GT, 5.200 DWT, 26-11-2025 in aanbouw te Yangzhong, provincie Jiangsu onder bouwnummer JIANGSU DAJIN DJHC6123, 14-8-2026 te water gelaten, 19-10-2026 geplande oplevering als JOHN-PAUL K aan Krohn & Co. GmbH & Co. K.G., Hamburg, vlag: Nederland. 2.853 EPK, 2.100 kW, dieselmotor, licentie CMP-MAN.

KANO II, IMO 7637319 (NB-170), 12-1976 besteld, 20-2-1978 kiel gelegd, 21-7-1978 te water gelaten, 29-10-1978 proefvaart, 16-11-1978 gedoopt DANA ATLAS en opgeleverd door Frederikshavn Værft A/S, Frederikshavn (377) aan Atlas A/S, Kopenhagen-Denemarken, in beheer bij DFDS A/S, in charter bij Mercandia, Kopenhagen. 1.864 BRT. 1981 in bare-boat charter bij Eimskipafelag Islands H/f, Reykjavik, 13-8-1980 herdoopt ALAFOSS.1985 verlengd bij HWD, Hamburg, 5.506 BRT. 7-1989 verkocht aan Coast Line Shipping Co. Ltd., Antigua & Barbuda, in beheer bij H/f Eimskipafelag Islands, herdoopt NORTH COAST. 12-1989 verkocht aan Naviera Mallorquina S.A., Palma de Mallorca-Spanje, herdoopt CALA TERAM, 1990 verkocht aan Compania Trasmediterranea S.A., Palma de Mallorca-Spanje, herdoopt CALA TERAM. 1990 herdoopt CALA SALADA. 1-1993 verkocht aan Compania Transmediterranea S.A., Palma de Mallorca-Spanje, 1998 thuishaven: Santa Cruz de Tenerife. 1-2000 verkocht aan Boluda International S.A., Santa Cruz de Tenerife-Spanje, in beheer bij Naviera Fos S.L., herdoopt LORENA B. 2005 verkocht aan Maritima Lorena SL, Santa Cruz de Tenerife-Spanje, in beheer bij Grupo Boluda, 6-2005 thuishaven: Panama. 11-2006 verkocht aan Kano Shipping S.A., Panama, in beheer bij Hakvoort Transport Shipping B.V., Urk, 18-11-2006 herdoopt KANO II. 11-2006 (e) in beheer bij Kalyoncu Ro-Ro Denizcilik Nak. Turz. Ticaret Ltd. Şti., Samsun, Turkije, 5-2009 (e) verkocht aan Babura Line Ltd., Panama, in beheer bij Kalyoncu Ro-Ro Denizcilik Nak. Turz. Ticaret Ltd. Şti., Samsun, Turkije. 1-2010 (e) verkocht aan Khamsin Shipping Management Inc., Belize. 11-2010 (e) vlag: Moldavië (ERLA), 25-11-2010 in beheer bij Kalyoncu Ro Ro Denizcilik, 11-2010 herdoopt EXPRESS K. 17-2-2014 in beheer bij Akdeniz Roro Deniz Tasima, 2-2014 herdoopt MIRA. 16-11-2019 verkocht aan Ottoman Shipping Co., 11-2019 vlag: Palau, 11-2019 in beheer bij Alesta Roro Gemi Acenteligi. 4-2025 vlag: Kameroen (TJMC253). 9-12-2025 Novorossiysk aangehouden (Black Sea MoU) na aankomst vanuit Samsun en een havenstaatcontrole in het kader van het Zwarte Zee-memorandum van overeenstemming. De aanhouding volgde op een gedetailleerde inspectie waarbij één tekortkoming werd geconstateerd. De inspecteurs beoordeelden het veiligheidsbeheersysteem en de bijbehorende documentatie van het schip. 21-4-2026 inspectie te Novorossiisk (Black Sea MoU), 8 gebreken. 18-5-2026 inspectie te Samsun (Black Sea MoU), 9 gebreken. 19-8-2026 in de haven van Tuapse aangehouden vanwege negen detentiebeperkende gebreken.

KARL-JAKOB K, IMO 1112496, General Cargo Ship, 3.850 GT, 5.200 DWT, 7-1-2026 in aanbouw te Yangzhong, provincie Jiangsu onder bouwnummer JIANGSU DAJIN DJHC6124, 3-8-2026 kiel gelegd, 20-12-2026 geplande oplevering als KARL-JAKOB K aan Krohn & Co. GmbH & Co. K.G., Hamburg, vlag: Nederland. 2.853 EPK, 2.100 kW, dieselmotor, licentie CMP-MAN.

KITTY C, IMO 9558048 (NB-339), General Cargo Ship, 4.151 GT, 2.323 NT, 6.798 DWT, 1-8-2011 opgeleverd door Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Co. Ltd., China (YZJ2008-900) als Carisbrooke Shipping 6250 B.V., United Kingdom, in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd. 106,07 (94,50) x 15,50 x 8,14 x 6,630 meter. 10,3 kn. 2.690 EPK, 1.980 kW, 6 cyl, 4 tew, 255 x 400, 750 rpm., vertraagd naar 170 rpm., Caterpillar Motoren GmbH & Co., Kiel. 2017 in beheer bij Nova Marine Carriers S.A. en Carisbrooke Shipping Ltd. 2018 verkocht aan Carisbrooke Shipping 6800 Ltd., United Kingdom, in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd. 25-1-2019 in beheer bij Vertom Shipping & Trading B.V. en Carisbrooke Shipping Ltd. 31-3-2021 verkocht aan Carisbrooke Shipping #1 B.V., Rhoon, 3-2021 vlag: Portugal

(Madeira) (CQEX3). 17-4-2026 verkocht aan Bluekeel Maritime Ltd., Portugal (Madeira), in beheer bij Fleetline Gemi Isletmeciligi Sanayi dis Ticaret Ltd Sti., Istanbul, 4-2026 herdoopt SEA LINE.

Russische aanval op vrachtschip
In de vroege ochtend van 13 augustus 2026 werd de Oekraïense haven Reni aan de Donau aangevallen door Russische drones, waarbij vier schepen werden getroffen. Onder de beschadigde schepen bevonden zich de T MOON (IMO 8917417) met een Egyptische bemanning aan boord, en de SEA LINE, eveneens met Egyptische bemanningsleden. Twee andere schepen werden ook getroffen. Alle bemanningsleden zijn ongedeerd; er zijn geen doden gevallen, wel liepen enkele bemanningsleden lichte verwondingen op. (Timsen, 13-8-2026).

LADY ISABEL, IMO 9148128 (NB-306), 8-11-1997 te water gelaten, 18-12-1997 technische proefvaart, 20-12-1997 proefvaart met personeel van de werf en de rederij, 22-12-1997 opgeleverd door Niestern Sander B.V., Delfzijl (903) aan C.V. m.s. "Isabel", Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 3.225 GT, 3.344 EPK, Caterpillar Tractor Co. 22-12-1997 vertrokken op de 1e reis. 2003 verkocht aan B.V. Beheermaatschappij Isabel II, Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V. 3-2008 verkocht aan Isabel II, Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V. 25-7-2010 bij Scheepswerf “De Schroef” B.V. te Sluiskil herdoopt LADY ISABEL. 16-6-2023 van Södertälje, Zweden naar Koverharhamn, Finland, 17-6-2023 te Koverhar hamn, Finland. 26-6-2023 verkocht aan Rederi AB Nathalie en overgedragen, vlag: Finland (OJUT), 26-6-2023 herdoopt EMILIE. 10-8-2026 te Szczecin aangehouden vanwege 17 gebreken, waarvan er zeven als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding, 10-8-2026 vrijgegeven en ten anker gegaan bij Bornholm.

LADY LINDA, IMO 8801113 (NB-336), 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 Briese Schiffahrts 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.

ITF ondersteunt bemanning op verlaten schip
De LADY MINA werd door de Spaanse autoriteiten aan de kant gezet na een inspectie door de Internationale Transportarbeidersfederatie (ITF). De ITF constateerde dat het schip in slechte staat verkeerde, een vervalst loongarantiecertificaat had en dat de bemanningslonen voor een bedrag van $68.000 niet waren betaald.
Het schip, dat eigendom is van een Turks bedrijf, kwam onder onderzoek nadat een van de zes bemanningsleden de situatie op 22 mei bij de ITF had gemeld. Het bemanningslid had verzocht om repatriëring naar zijn thuisland na afloop van zijn arbeidscontract.
Een onderzoek van een ITF-inspecteur bracht aan het licht dat sommige bemanningsleden ongeveer 13 maanden in dienst waren geweest, twee maanden langer dan de maximale limiet van 11 maanden die is toegestaan volgens het Maritiem Arbeidsverdrag van 2006. Ook werden ernstige tekortkomingen geconstateerd in de leef- en arbeidsomstandigheden van de zeevarenden. Dit bevestigde dat de bemanning door de reder in de steek was gelaten.

Bij nadere inspectie bleek dat het schip voer zonder alle vereiste wettelijke certificaten. Ook de documentatie die bedoeld was om de veiligheid en financiële zekerheid van de bemanning te garanderen in geval van verlating, bleek vervalst te zijn.
Na onderhandelingen met de reder werden twee bemanningsleden gerepatrieerd en werd er, na wekenlange vertraging, eindelijk drinkwater aan boord gebracht. Er werden echter geen pogingen ondernomen om het schip te repareren of de achterstallige lonen van de bemanning te betalen.
De ITF meldde de zaak aan de Spaanse autoriteiten, waarna het schip in Las Palmas werd aangehouden. De ITF staat de bemanning nu bij in de juridische procedure om het schip in beslag te nemen.
De LADY MINA was eerder betrokken bij een andere zaak van het in de steek laten van zeevarenden in december 2024. Volgens de gezamenlijke database van de ILO en IMO ontving de bemanning vijf maanden lang geen salaris en werd ze achtergelaten in Djen-Djenn. (Timsen, 5-8-2026).

LINA, IMO 1067081, General Cargo Ship (Heavy Lift), 14.042 GT, 14.300 DWT, 16-7-2026 te water gelaten bij Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. (SF230206), 10-2026 geplande oplevering als LINA aan Charlotte Krey Schiffahrts GmbH & Co. K.G., Leer, vlag: Portugal (Madeira) in beheer bij Krey Schiffahrts GmbH & Co. K.G., Leer (Sal/Jumbo/Auerbach).

LONGPEACE, IMO 1081013 (NB-341), General Cargo Ship, PMAX ECO TRADER, 4.630 GT, 6.250 DWT, 9-2024 besteld door Longships B.V., 6-2024 in aanbouw bij Ship and Steelbuilding te Waterhuizen onder bouwnummer SaS 252, 31-3-2026 (e) gepande oplevering, 4-12-2025 kiel gelegd, 8-6-2026 te watergelaten met assistentie van de sleepboten WATERPOORT en GRUNO, 20-7-2026 (e) gepande oplevering, 24-8-2026 van de werf naar Delfzijl met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO IV, 25-8-2026 proefvaart op de Eems, 26-8-2026 proefvaart op de Eems, 29-8-2026 te Delfzijl, 1-9-2026 opgeleverd als LONGPEACE aan Longpeace B.V., Groningen (PDGG), in beheer bij Longships B.V., Groningen. 1-9-2026 van Delfzijl naar Drammen, 3-9-2026 te Drammen. (Foto LONGPEACE: Jeroen Houtman, 24-8-2026).

LONGPOWER, IMO 1081025 (NB-342), General Cargo Ship, 4.630 GT, 6.250 DWT, 6-2024 besteld onder bouwnummer SAS 253, 16-9-2026 geplande tewaterlating SaS-Waterhuizen B.V. te Waterhuizen, 4-2027 geplande oplevering aan Longpower B.V., Groningen, in beheer bij Longships B.V., Groningen.

LOUIS PASTEUR, IMO 9063665 (NB-342), 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 ex PIERRE DOUX (IMO 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, motorstoring 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 ronddreef. 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). 3-2026 vlag: Bahamas (C6JQ4). 7-2026 verkocht voor sloop (590 USD/TO). 4-8-2026 van Singapore Anchorage naar Bhavnagar, India, 15-8-2026 op de ankerplaats van Bhavnagar. 19-8-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MAGDALENA, IMO 1069302 (NB-336), Hopper Dredger, 2.443 GT, 2.105 DWT, 2024 in aanbouw onder bouwnummer IHC HOLLAND CO01318, 24-3-2025 kiel gelegd bij Nam Trieu Shipyard te Vietnam, 3-2-2026 te water gelaten, 31-5-2026 geplande oplevering, 26-8-2026 gedoopt MAGDALENA door Anly den Breejen (familie van de directie), 21-9-2026 geplande oplevering aan SHM Magdalena B.V., Sliedrecht, in beheer bij Baggerbedrijf de Boer B.V., Sliedrecht.

MARE BONUM, IMO 7427659 (NB-318), 4-1977 opgeleverd door Karmsund Verft & Mekaniske Verksted A/S (19) als MARE BONUM aan Gebr. de Haas Tankvaartbedrijf B.V., Rotterdam. 1977 verkocht aan Nedlloyd Bulkchem B.V., Rotterdam. 11-1991 verkocht aan Mare Bonum Bulkchem Trading G.m.b.H., Antigua & Barbuda. 7-1993 verkocht aan K/S Swedane, Bahamas, herdoopt BREEZE. 2008 verkocht aan Transpal OÜ, Riga-Letland, in beheer bij SIA "Fast Bunkering Shipping", 11-8-2008 (e) herdoopt GRUMANT. 7-2010 verkocht aan Fast Bunkering Ltd., Riga-Letland. 2-2015 thuishaven en vlag: Klaipéda-Litouwen, roepsein LY3311.14-3-2024 verkocht aan onbekende koper, 3-2024 vlag: Kameroen (TJM5248), 3-2024 herdoopt ABACUS. 9-1-2026 verkocht aan Carnaby Marine Ltd., vlag: Kameroen. 28-1-2026 verkocht aan Amaris Shipholding Ltd., Majuro, vlag: Kameroen, 1-2026 herdoopt S II. (Foto: Teun van der Zee, 27-4-1987).

MILA, IMO 1067079, General Cargo Ship (Heavy Lift), 12.658 GT, 14.278 DWT, 26-1-2026 kiel gelegd, 30-7-2026 opgeleverd door Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. (SF230205) als MILA aan Schiff 22 Felipa Auerbach GmbH, Hamburg, vlag: Portugal (Madeira) (CQ2905), in beheer bij Marlow Ship Management Deutschland GmbH & Co. K.G. Schiffahrtsgeschäfte, Hamburg (Sal/Jumbo/Auerbach).

MUNIN, IMO 9130652 (NB-324), Offshore Processing Ship, 15-2-1997 te water gelaten, 28-6-1997 opgeleverd door Samsung H.I. Co. Ltd., Koje (1183) als MUNIN aan Statoil Norge AS, Stavanger-Noorwegen (NIS), in beheer bij Sig. Bergesen d.y. ASA, Oslo en Government of the of Kingdom Norway. Tankschip. 66.543 GT, 103.433 DWT. 14 kn. Dieselelektrisch. 29.528 EPK, 21.712 kW, 4 x 6 cyl, 4 tew, 460 x 560, Wärtsilä 6R46, Oy Wärtsilä Ab, Turku. 13-7-1997 na oplevering bij Jurong yard te Singapore verbouwd tot Oil Production Ship. 1997 verkocht aan Navion Maritime AS, Stavanger-Noorwegen (NIS) (LIKT3), in beheer bij Sig. Bergesen d.y. ASA, Oslo en Navion AS en Government of the of Kingdom Norway, 1997 herdoopt NAVION MUNIN. 3-12-1997 van Singapore, 27-12-1997 ingezet op Lufeng Field in de Zuid-Chinese Zee. Chinese Lufeng Development Company was voor 82% eigendom van Navion en voor 18% van APS (Advanced Production Systems, 50-50 van Statoil en Aker Maritime). 9-10-2001 verkocht aan Bluewater Munin N.V., Hoofddorp, vlag: Nederlandse Antillen (PJGN), in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp. 29-7-2002 herdoopt MUNIN, in gebruik als opslagtanker. 66.662 GT, 24.911 NRT, 103.433 DWT. 2004 verbouwd en externe toren geplaatst bij Sembawang Shipyard te Singapore. 2004 op Xijiang-veld in de Zuid-Chinese Zee, olieveld geëxploiteerd door Conoco Phillips. 4-2009 ingezet Lufeng Field voor eigenaar CNOOC, tot de tijd geëxploiteerd door StatoilHydro (75%)en CNOOC (25%). 16-6-2009 Lufeng Field gesloten. 2009 naar de Sembawang Shipyard te Singapore, aangepast voor werk te Huizhou, 120

kilometer ten zuidoosten van Hongkong in de Zuid-Chinese Zee, voor veldoperator CACT (CNOOC, Agip, Chevron, Texaco). De MUNIN werkte in dezelfde modus als in Xijiang: op DP en externe toren met een drijvende boei. 1-10-2010 vlag: Curaçao (PJGN). 11-2015 opgelegd te Brunei Bay. 7-2026 vlag: Marshall Islands (V7B3243).

NIEKERK, IMO 7043843 (NB-334), casco gebouwd door Langvik Sarpsborg M/V, Greaker (44), afgebouwd door Nymo, Grimstad, 31-7-1971 opgeleverd door Ankerløkken Verft, Florø (85) als STARMARK aan Heyer Schiffahrtsges. m.s. Starmark K.G., Bremen-West Duitsland, in beheer bij Tankreederei de Vries & Co. K.G., Bremen. 1.552 BRT, 586 NRT, 2.823 DWT. 109,81 (110,03) x 19,21 x 13,21 x 4,954 meter. 8.000 EPK, 2 x Pielstick 8PC2L-400, Lindholmens Motor A/B, Gothenborg. 11-8-1974 verkocht aan Starmark Reederi Oy, Helsinki-Finland, in beheer bij Avomeri Oy, Helsinki voor Rolf Alander. 20-1-1975 verkocht aan Starmark Shipping Oy, Helsinki-Finland, in beheer bij Avomeri Oy, Helsinki voor Rolf Alander. 24-11-1976 verkocht aan Avomeri Oy, Helsinki-Finland, in beheer bij Rolf Alander. 1976 in charter bij DFDS A/S. 1981 verkocht aan Monvillea Shipping Co., Griekenland, in beheer bij Manta Line Inc., Piraeus en Alliance Navigation Co. Ltd., Piraeus, herdoopt RORO TRADER. 1984 verkocht aan Goldenlight Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Oceanwide Shipping B.V. 19-3-1985 tijdens een reis van Piraeus naar Rotterdam problemen met de machine opgelopen, met 1 motor verder gevaren, 22-3-1985 tussen de pieren van Hoek van Holland vastgemaakt door de sleepboot ASTRONAUT en naar Scheepswerf H.V.O. B.V. te Vlaardingen gebracht om te repareren. 1985 verkocht aan J.H. Tempelaars Scheepvaart en Handelsonderneming B.V., Rotterdam, in beheer bij Oceanwide Ship Management B.V., Vlissingen, te Vlaardingen herdoopt NIEKERK. 1985 ingezet op de lijndienst Amsterdam-Gothenborg van de Holland-Sweden Line. 12-1985 de lijndienst gestaakt omdat de NIEKERK niet voldeed en het schip opgelegd. 1986 in charter Belfast Freight Ferries, Belfast. 1-10-1987 verkocht aan Belfast Freight Ferries Ltd., Douglas-Isle of Man, in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd., herdoopt SPHEROID. 16-10-1987 tijdens een reis van Belfast naar Heysham op 5 mijl zuidzuidwest van Mull of Galloway brak brand uit in bakboord hoofdmotor, de brand onder controle gekregen en naar Ramsey Bay gevaren, op sleeptouw genomen en naar Heysham gesleept voor reparaties, 21-10-1987 na herstel van de brandschade schip weer in de vaart gebracht. 1990 verlengd, 7.171 BRT, 2.838 DWT, lengte 124,20 (100,03) meter. 3-1-2000 opgelegd te Birkenhead. 2001 verkocht aan Mykonos A.N.E., Griekenland (SWST), herdoopt MYCONOS. 5-12-2003, tijdens de reis van Piraeus naar Syros, Griekenland gestrand op Cape Tamelos, Kea Island en daarbij bodemschade opgelopen, na vlot gebracht te zijn naar Lavrion gevaren en de schade hersteld, 11-2-2004 na herstel van de bodemschade weer in de vaart. 20-11-2004 te Mykonos tegen de kade geslagen tijdens een zware storm en zware schade aan bakboordzij opgelopen, de schade gerepareerd, er deden zich geen persoonlijke ongelukken voor. 2005 in de vaart als MYKONOS. 6-2010 opgelegd te Drapetsona. 30-8-2010 ingezet tussen Piraeus, Syros, Tinos, Mykonos, Paros, Naxos en Ikaria. 20-12-2013 verkocht aan Creta Cargo Lines Shipping Co., Piraeus, vlag: Griekenland,12-2013 herdoopt TALOS. 15-12-2024 te Mytilene tros in de stuurboordschroef, op één motor naar Keratsini. 17-1-2026 bij Naxos op een zandbank gelopen, op eigen kracht vlot gebracht. (Foto TALOS: Reinier van de Wetering, 08-05-2026, Baai van Mykonos).

Veerboot liep schade op aan de laadklep

Op de middag van 31 juli werd de havenautoriteit van Paros op de hoogte gebracht van een storing aan de achterstevenhelling van de TALOS tijdens de vertrekprocedure vanuit de haven van Paros. Het schip zou een geplande route afleggen van de haven van Paros naar Naxos - Mykonos - Syros - Piraeus. Dankzij de inspanningen van de bemanningsleden kon de helling worden beveiligd en veilig worden afgesloten. De havenautoriteit van Paros verbood het schip aanvankelijk om te vertrekken. Na overhandiging van een

certificaat van zeewaardigheid door de classificatiemaatschappij die het schip controleert, verliet het schip de haven in de vroege ochtend van 1 augustus op weg naar de haven van Keratsini. (Timsen, 3-8-2026).

NILEDUTCH GEMSBOK, IMO 9241475 (NB-341), Container Ship (Fully Cellular), 25.407 GT, 12.733 NT, 33.767 DWT, 2478 TEU, 5-9-2003 opgeleverd door Aker MTW Werft G.m.b.H. (018) als NORDBALTIC aan Reederei "Nord" Klaus E. Oldendorff, G.m.b.H., Hamburg, vlag: Cyprus. 11-2003 vlag: Isle of Man, 11-2003 herdoopt CMA CGM ROMANIA. 2011 herdoopt BALTIC. 2-2012 vlag: Cyprus. 8-2018 verkocht aan Nordbaltic Shipping Co. Ltd., 8-2018 vlag: Portugal (Madeira), in beheer bij Reederei Nord G.m.b.H., Hamburg. 12-2008 herdoopt NORDBALTIC. 12-2012 herdoopt NILEDUTCH GEMSBOK. 9-2015 herdoopt BALTIC. 9-11-2021 verkocht aan Nordbaltic Shipping & Trading Ltd., Liberia (5LDA4), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. en MSC Shipmanagement Ltd., 11-2021 herdoopt MSC BALTIC III. 3-2-2025 van Montréal naar Corner Brook, 10-2-2025 ETA te Corner Brook. 15-2-2025 tijdens een reis van Montréal naar Corner Brook tijdens slecht weer in de Bay of Islands, St. Lawrence Golf aan de grond gelopen.

Alle containers op één na verwijderd

Met uitzondering van één zijn alle containers nu van de MSC BALTIC III verwijderd. De meeste waren al in 2025 van boord gehaald, de overgebleven containers waren grotendeels doorweekt of vervormd. 471 van de 472 vrachtcontainers zijn verwijderd, de laatste was te ernstig vervormd. Deze laatste container was volgeladen met doorweekt krantenpapier. Hij bleef aan boord en zou tijdens het ontmantelingsproces worden aangepakt.

Nadat de lading was gelost, werd verwacht dat de hoeveelheid waterstofsulfide aan boord van het schip zou afnemen. De containers in het ruim bevatten bedorven levensmiddelen, die de schadelijke gassen veroorzaakten. De bergingsploeg nam voorzorgsmaatregelen tijdens de werkzaamheden aan boord van het schip. Het bergingsteam had ook een waterzuiveringssysteem geïnstalleerd. Er werden tests uitgevoerd en het systeem zou worden gebruikt om het water dat zich in de laadruimen had opgehoopt af te voeren en te zuiveren. De teams hadden de luikdeksels van de ruimen al verwijderd.

In de volgende fase was het plan van het bergingsteam om het schip in tweeën te splitsen. Het was al gebroken nabij het middenschip, en het plan was om het boeggedeelte bij de huidige breuk te scheiden. Het voorste gedeelte zou vervolgens met behulp van grote kettingen naar de wal worden getrokken, in delen worden gedemonteerd en per vrachtwagen worden afgevoerd voor recycling. Het doel was om het voorste gedeelte van het schip eind juli aan land te brengen.

De Canadese kustwacht bleef de werkzaamheden van Resolve Marine nauwlettend in de gaten houden. MSC en haar verzekeraars hadden het bedrijf dit jaar ingehuurd voor de verwijdering van het schip. Het doel was om een groot deel van het werk af te ronden voordat de winter invalt. De uiteindelijke saneringswerkzaamheden kunnen tot in 2027 duren. (Timsen, 21-7-2026. Foto: Canadian Coast Guard, 8-2026).

Het bergen van het wrak is begonnen.

De bergingsploegen van Resolve Marine waren bezig met de installatie van twaalf kettingtrekkers van 300 ton om de MSC BALTIC III in één stuk vanuit de baai naar de kust te verplaatsen. Ze zouden een rotsblok plaatsen zodra het schip de kustlijn bereikte. Eenmaal aan wal zouden de gedemonteerde onderdelen worden verwerkt en gerecycled door Newco Metals in Stephenville. Het wrak zou via een aangelegde weg

naar het strand worden vervoerd. Het accommodatieblok met de schoorsteen en delen van het achtersteven waren al verwijderd. (Timsen, 7-8-2026).

Het wrak langzaam aan land getrokken
Het bergingsbedrijf Resolve Marine heeft twaalf hydraulische kettingtrekkers, elk met een capaciteit van 300 ton, naar Cedar Cove gebracht, waar de werkzaamheden zijn begonnen om de resten van de MSC BALTIC III langzaam aan land te trekken. Voordat het werk begon, werden de ruimen leeggepompt. Een waterzuiveringsinstallatie werd opgezet om de ruimen te reinigen. De laadluiken en andere laadapparatuur werden ook verwijderd. Drie inch dikke ankerkettingen werden aan de romp bevestigd nabij de boeg. De romp werd vervolgens naar een rotsbodem aan de kust getrokken, waar het ontmantelingsproces kon worden uitgevoerd. De scheepsopbouw, laadluiken, containers en nog veel meer zijn al losgesneden en op een barge geladen, die naar Stephenville is gesleept, waar het schroot werd verwerkt voor sloop.
Nadat het wrak aan wal was getrokken, zou de romp in stukken worden gezaagd en gesloopt. Het doel was om Cedar Cove in dezelfde staat achter te laten als vóórdat de MSC BALTIC III aan de grond liep. Resolve Marine verwachtte dat de operatie nog een jaar zou duren, terwijl ze het schip zouden opruimen en de baai zouden herstellen. De eigenaar van het schip, MSC, betaalde samen met de verzekeringsmaatschappij van het schip voor het gehele kostbare proces. (Timsen, 10-8-2026).

P&O NEDLLOYD DJIBOUTI, IMO 9161211 (NB-290), 2-3-1998 kiel gelegd voor rekening van Wavelenght Shipping, 30-4-1998 te water gelaten als JULIUS OLDENDORFF bij Flensburger Schiffsbauges.m.b.H. & Co. K.G., Flensburg (698), 24-6-1998 opgeleverd (GL-93428) aan Rio Branco Shipping Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij Egon Oldendorff K.G., Lübeck. 13.066 GT, 6.914 NT, 20.567 DWT. 153,20 (145,75) x (23,60) x 13,50 x 9,860 meter. 5 ruimen, G 24.982 m3, B 24.365 m3, 1291 TEU, 2 kranen van 60 ton SWL, 17 kn. 10.098 EPK, 7.428 kW, 6 cyl, 2 tew, 500 x 1950, 124 omw/min., Mitsubishi 6UEC50LSII, Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Yokohama Dockyard & Machinery Works, Kanazawa Works. 19-6-1998 (GL) herdoopt P&O NEDLLOYD DJIBOUTI. 25-6-1998 te Hamburg in charter (voor aanvankelijk 11 maanden), 24-6-1998 vertrokken van Flensburg op de 1e reis. 2000 uit charter, 8-8-2000 (GL) herdoopt JULIUS OLDENDORFF. 13-5-2003 (GL) herdoopt RIO BRANCO. 10-2004 in beheer bij MPC Münchmeyer Petersen Steamship G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 13-5-2003 herdoopt RIO BRANCO. 4-8-2006 herdoopt DELMAS SENEGAL. 7-4-2007 herdoopt DELMAS GUARUJA. 9-6-2008 (e) verkocht aan Camelot Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua & Barbuda (V2DP9), in beheer bij Aquila Maritime Management G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen, 13-6-2008 herdoopt AQUILA COLLEAGUE. 23-3-2012 (e) verkocht aan Blue Sea Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua & Barbuda (V2DP9), in beheer bij Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., 4-2012 herdoopt BBC BUNDE. 15-5-2017 (e) verkocht aan Yuxiang Shipping Ltd., Shandong, China, vlag: Liberia (D5NX8), in beheer bij Sea Ray Shipping Co. Ltd., Shandong, China, 5-2017 herdoopt YU XIANG. 12-2020 vlag: Panama (3EJS). 29-12-2020 in beheer bij Ally Hope International Management Ltd., Fuzhou, Fujian, China. 3-2021 herdoopt HH DIAMOND. 4-7-2025 verkocht aan Sereno Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Ada Marine Denizcilik Dis Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, herdoopt INCHON TRADER. 6-2026 vlag: St. Kitts and Nevis (V4NC7).

PEAK SKARV 3, IMO 1035260 (NB-338), General Cargo Ship, 6.710 GT, 7.000 DWT, 27-11-2025 te water gelaten onder bouwnummer HUANGHAI HCY-244, 29-4-2026 geplande oplevering, 12-8-2026 opgeleverd door Huanghai Shipbuilding Co. Ltd. als PEAK SKARV 3 aan Skarv Shipping Solutions AS, Bergen-Noorwegen (NIS) (LAYR8), in beheer bij Grieg Star AS. (Peak CSL Group AS).

PEAK SKARV 4, IMO 1035272 (NB-338), 6.710 GT, 7.000 DWT, 16-1-2026 te water gelaten onder bouwnummer HUANGHAI HCY-245, 6-2026 geplande oplevering niet gehaald, 10-2026 geplande oplevering als PEAK SKARV 3 aan Skarv Shipping Solutions AS, Bergen-Noorwegen (NIS) (LAYS8), in beheer bij Grieg Star AS. (Peak CSL Group AS).

PIA, IMO 1067093, General Cargo Ship (Heavy Lift), 14.042 GT, 14.300 DWT, 14-1-2026 in aanbouw bij Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. (SF230208) als PIA, 10-12-2026 geplande oplevering aan Schiff 23 Fiona Auerbach GmbH, Hamburg, vlag: Portugal (Madeira) in beheer bij Auerbach Maritime GmbH & Co. K.G., Hamburg (Sal/Jumbo/Auerbach).

ROELOF, IMO 8919879 (NB-309), 4-10-1989 kiel gelegd, 18-11-1991 te water gelaten, 1-1992 opgeleverd (GL-33045) door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1068) als ANNEGRET aan m.s. "Annegret" Hans & Claus Heinrich K.G., Hamburg, vlag: Antigua and Barbuda, in beheer bij H. & C. Heinrich. 5.780 GT, 461 TEU. 14-7-1999 (GL) herdoopt CALYPSO. 2000 verkocht aan Calypso II, 2000 in beheer bij P. Heinrich. 24-7-2000 (e) verkocht aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Friesland", Leer-Duitsland, 24-7-2000 (e) in beheer bij Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., 25-8-2000 herdoopt BBC FRISIA. 21-7-2003 (e) verkocht aan W. Bockstiegel G.m.b.H. & Co. Reederei K.G. m.s. "Atlantic Trader", St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij W. Bockstiegel Reederei G.m.b.H. & Co. K.G. 21-3-2006 te Singapore overgenomen door Scheepvaartbedrijf R. van Urk, Rotterdam, in beheer bij B.V. Kustvaartbedrijf Moerman, roepsein PHFE. 3-2007 tijdens een special survey te Swinoujcie, Polen herdoopt ROELOF. 9-2014 verkocht aan Roelof Shipping Beheer B.V., Rotterdam, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Farmsum en Amasus Support B.V., Farmsum. 16-10-2018 vertrokken van Rostock naar Aliağa, 30-10-2018 ETA te Aliağa. 17-10-2018 (e) zou verkocht zijn voor sloop naar Turkije. 17-10-2018

passage Kieler Kanaal. 31-10-2018 van Ereğli naar Istanbul, 1-11-2018 ten anker voor de Bosporus en naar Diliskelesi, Turkije. 1-11-2018 van Diliskelesi, Turkije naar Hereke, Turkije, 2-11-2018 te Hereke. 5-11-2018 van Hereke naar Cartagena, 11-11-2018 ETA te Cartagena. 15-11-2018 te Huelva. 16-11-2018 ten anker Huelva. 16-11-2018 vertrokken naar Antwerpen, 23-11-2018 te Antwerpen. 4-12-2018 van de Waalhaven, Rotterdam naar Port Said, 17-12-2018 te Port Said. 19-12-2018 van Port Said naar Port of Souda, Griekenland, 24-12-2018 te Port of Souda, Chania, Kreta. 14-1-2019 te Tuzla. 15-1-2019 (e) verkocht aan Peresvet Shipping S.A., 24-1-2019 vlag: Kameroen, roepsein TJMC10, in beheer bij Sevastopol Transport Systems Ltd. (Sevastopolskiye Transportnye Sistemy LLC), Sevastopol, Krym, Oekraïne, 24-1-2019 herdoopt PERESVET. 3-2019 in beheer bij Anship LLC, Moskou. 29-8-2019 (e) in beheer bij Meridian Shipping LLC, Rusland. 15-11-2019 vlag: Rusland (UBIT9). 12-3-2021 verkocht aan Anship LLC, Rusland. 8-12-2021 verkocht aan Sky Moon Shipping Ltd., Palau (T8A3753), 12-2021 herdoopt AYANA STAR. 3-2022 in beheer bij Alliance Shipping Ltd., Constanta.18-9-2023 (F) herdoopt AMINAH STAR. 31-8-2023 verkocht aan Broadway Marine Ltd., Palau, in beheer bij Medlyn Ship Management Ltd. 31-10-2025 verkocht aan Lion Sea Company S.A., vlag: Guinea-Bissau (J5AX2), in beheer bij GMZ Ship Management Co. S.A., Beirut, Libanon. 11-2025 herdoopt GLADIUS.

Russisch schaduwschip aangehouden te Odessa
Op 10 december 2025 hebben de Oekraïense veiligheidsdiensten de GLADIUS aangehouden nadat het schip in Odessa was aangekomen om stalen buizen te laden. Onderzoekers hebben uitgebreid bewijsmateriaal gevonden dat het schip in verband brengt met eerdere illegale bezoeken aan de tijdelijk door Rusland bezette Krim, het feit dat het deel uitmaakte van de Russische schaduwvloot en het illegaal vervoeren van Oekraïense landbouwproducten. Ten tijde van de aanhouding bevonden zich, naast de kapitein, 16 bemanningsleden aan boord, allen burgers van verschillende landen in het Midden-Oosten. De wetshandhavers namen reisplannen, navigatiekaarten en communicatielogboeken in beslag die bewijs leverden van bezoeken aan havens in bezet gebied.
Onderzoekers hebben strafzaken geopend op basis van aanklachten zoals het financieren van acties tegen de territoriale integriteit van Oekraïne, verraad, schending van transportregelgeving en onrechtmatige in- en uitreis uit tijdelijk bezet gebied. Het schip is in beslag genomen met het oog op mogelijke overdracht aan het Oekraïense Agentschap voor Vermogensherstel en -beheer. Het schip, voorheen bekend als de 'Aminah Star', veranderde op 30 oktober van naam en vlag. De Oekraïense veiligheidsdienst (SBU) beweerde dat deze snelle identiteitswijzigingen onderdeel waren van een patroon van de gesanctioneerde eigenaar van het schip om zijn activiteiten te verbergen na plaatsing op de zwarte lijst van de Oekraïense Nationale Veiligheids- en Defensieraad. De 'Gladius' had Sebastopol minstens zeven keer aangedaan vóór de grootschalige Russische invasie, waarbij landbouwproducten uit de Krim werden geëxporteerd in strijd met de Oekraïense wetgeving. In één gedocumenteerd geval, in januari 2021, laadde het schip meer dan 6.900 ton tarwe in Sebastopol voor export naar Noord-Afrika. De GLADIUS voer op 1 december de Zwarte Zee binnen en schakelde op 2 december, toen het schip de Oekraïense kust naderde, zijn AIS-transponder uit. De SBU heeft de zaak overgedragen aan het Oekraïense Agentschap voor Terugvordering en Beheer van Inbeslaggenomen Vermogen (ARMA), dat via de rechter zal bepalen wat er met het schip gaat gebeuren. ARMA heeft dit jaar de verkoop van in beslag genomen schepen opgevoerd en is de afgelopen maanden overgegaan tot de verkoop van de USKO MFU en de ANKA, en heeft de verkoop van een Russische tanker die betrokken was bij een incident in de Straat van Kerch in 2018 afgerond. (Timsen, 11-12-2025).

Kapitein riskeert tot vijf jaar gevangenisstraf voor handel met door Rusland bezette havens
De Oekraïense veiligheidsdienst (SBU) heeft een nieuw onderzoek ingesteld naar de kapitein van de GLADIUS, die in december 2025 in de haven van Odessa werd aangehouden en verdacht wordt van overtreding van de procedures voor het betreden en verlaten van het tijdelijk bezette gebied van Oekraïne. Er is aanvullend bewijs gevonden dat de kapitein de geblokkeerde zeehavens van de tijdelijk bezette Krim binnenvoer en ladingen exporteerde. Hij werd in december 2025 samen met zijn schip aangehouden terwijl het bezig was met het laden van een lading stalen buizen voor export. Tijdens een huiszoeking aan boord vond de SBU reisplannen, loodskaarten, cartografisch materiaal en radiocommunicatielogboeken. Dit bewijs toonde aan dat het schip de havens van de Krim was binnengevaren en dat het minstens zeven keer in Sebastopol was geweest voor de export van landbouwproducten, waaronder bijna 7.000 ton graan naar Noord-Afrika in januari 2021. Uit bewijsmateriaal bleek dat dezelfde kapitein eind 2024 Kerch was binnengevaren. Er werd 2000 ton vloeibaar petroleumgas geladen voor export naar derde landen. De kapitein zou de vlag hebben veranderd en de AIS-transmissie hebben uitgeschakeld. Hoewel de GLADIUS onder de vlag van Guinee-Bissau vaart, wordt het schip gecontroleerd door Russische belangen. De kapitein riskeert een gevangenisstraf van maximaal vijf jaar voor het binnenvaren en verlaten van de bezette havens, die geblokkeerd zijn door Oekraïne en onder sanctielimieten van de EU vallen. Er waren nog 16 andere bemanningsleden, eveneens burgers van Midden-Oosterse afkomst, aan boord van het schip toen het werd aangehouden. (Timsen, 8-4-2026).

Aangehouden schip beschadigd in Odessa
Op 13 augustus 2026 werd de GLADIUS in de haven van Odessa geraakt door een Russische drone. De drone trof de bovenbouw, die daardoor in vlammen opging. Gelukkig bleef iedereen aan boord ongedeerd. Sleepboten hielpen bij het blussen van de brand. Het schip lag sinds 10 december 2025 in de haven. (Timsen, 12-8-2026).

SEATRADE BELGIË, IMO 1108471 (NB-327), Container Ship, 18.761 GT, 23.900 DWT, 10-2023 in aanbouw onder bouwnummer HUANGHAI HCY-323, 30-10-2025 geplande oplevering, 15-6-2026 kiel gelegd, 15-10-2025 geplande oplevering als SEATRADE BELGIË aan België Shipping Co. N.V., Bahamas, in beheer bij Seatrade Groningen B.V, Groningen.

SEATRADE NEDERLAND, IMO 1108469 (NB-327), Container Ship, 18,761 GT, 23.900 DWT, 641 FEU, 10-2023 in aanbouw onder bouwnummer HUANGHAI HCY-322, 30-10-2025 geplande oplevering, 17-5-2026 te water, 8-2026 proefvaart onder de vlag van China (BQOM5), 31-8-2026 bij Huanghai Shipbuilding Co. Ltd. gedoopt SEATRADE NEDERLAND door mevr. Yi Han Jiao, 2-9-2026 (e) opgeleverd aan Eifuku Kaiun/Anchor Trans, Kure-shi, Hiroshima-ken, Japan, vlag: Liberia (A8KQ9), in beheer bij Nederland Shipping Co. N.V. en Seatrade Groningen B.V, Groningen. 2-9-2026 vertrokken van Qingdao naar Hong Kong, 7-9-2026 ETA te Hong Kong. 7-9-2026 van Shekou. (Foto: Seatrade Groningen).

SKRETTING GRO, IMO 9980112 (NB-340), General Cargo, 3.840 GT, 5.735 DWT, 20-6-2024 in aanbouw onder bouwnummer CHOWGULE C-296 als VERTOM ALINE, 28-10-2024 kiel gelegd, 3-2026 geplande oplevering, 20-3-2026 te water gelaten als SKRETTING GRO, 8-5-2026 proefvaart vanaf Mormugao, India, 11-5-2026 opgeleverd (BV) aan Vertom C-296 B.V., Groningen, thuishaven Rotterdam (PBRM), in beheer bij Vertom Shipping B.V. en Vertom Shipmanagement B.V., Rhoon, voor 15 jaar in charter bij Skretting, Noorwegen (producent van visvoer), in beheer bij Strand, Noorwegen. 8-2026 vlag: Portgual (Madeira) (Q2978).

STEADY, IMO 9052680 (NB-267), 19-2-1993 te water, 14-4-1993 opgeleverd door Scheepswerf G. Bijlsma & Zn. B.V., Wartena (663) als STEADY aan m.s. Steady B.V., Leek (PHSI), in beheer bij K. Koster. 1999 verkocht aan Scheepvaartonderneming Mars, Terschelling, in beheer bij B. Smit & M.N. Smit, 10-9-1999 herdoopt MARS. 9-2003 verkocht aan Schiffahrtsgesellschaft m.s. “Marc-André” K.G., Terschelling, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 24-10-2003 gearriveerd in de Kon. Wilhelminahaven te Vlaardingen, 25-10-2003 herdoopt MARC-ANDRÉ. 26-10-2003 vertrokken naar Renkum. 4-2-2004 van Delfzijl naar Rotterdam. 11-2-2004 geregistreerde eigenaar: Schiffahrtsgesellschaft m.s. “Marc-André” K.G., thuishaven: Willemstad-N.A. (PJKO), in beheer bij A. Wieczorek, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 11-9-2007 gearriveerd te Delfzijl en tijdens een dokbeurt overgedragen aan de Noorse eigenaar Grip Skipsinvest AS, Kristiansund, vlag: Noorwegen (LVAG), herdoopt GRIP TRANSPORTER. 22-9-2007 de naam op het schip en om 13:00 uur klaar voor vertrek van Delfzijl naar Kristiansund, Noorwegen. 11-2008 in de vaart als Fish Carrier. 5-2013 opnieuw gemeten: 1.105 GT, 2.168 DWT. 15-6-2019 (e) in beheer bij Grip Skipsinvest AS, Kristiansund en Aquaship AS, Kristiansund. 1-1-2020 vanaf Killybegs, Ierland te Hirtshals, daar verbouwd tot transportschip voor levende vis. 2020 verkocht aan Aquaship Shipholding AS, Kristiansund-Noorwegen, in beheer bij Trident Aqua Services AS, 1-2020 herdoopt AQUA TRANSPORTER. 4-4-2020 vertrokken van Hirtshals naar Killybegs, Ierland, 9-4-2020 ETA te Killybegs. 7-

5-2026 verkocht aan Aquaship Shipholding AS, 5-2026 vlag: Noorwegen (NIS) (LVAG3), in beheer bij Trident Shipholding AS, Kristiansund N.

STEFAN K., IMO 9006394 (NB-261), 2-12-1994 te water gelaten, 4-1995 opgeleverd door Peene-Werft G.m.b.H., Wolgast (414) als STEFAN K. aan W. Krohn Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. III, Wenen-Oostenrijk, in beheer bij Österreichischer Lloyd Ship Management Ges.m.b.H., Norderstedt, Duitsland. 12-2001 als STEFAN K. verkocht aan Rederij K & T Holland C.V., Farmsum, thuishaven: Delfzijl, in beheer bij Flagship Management B.V., Farmsum. Roepsein PBER. 4-2015 verkocht aan Lian Shipping B.V., Appingedam, thuishaven: Delfzijl, in beheer bij Bereederungsgesellschaft Alstership G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 1-2017 verkocht aan Rederij K&T Holland C.V., Delfzijl, in beheer bij Bereederungsgesellschaft Alstership G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 29-8-2019 verkocht aan IB Carriers Corp., Majuro, Marshall Islands, vlag: Panama, roepsein 3FNW7, 8-2019 herdoopt STEFANY. 11-2-2022 verkocht aan Stefan Marine Ltd., Panama, in beheer bij Euromed Shipmanagement Ltd. 9-2023 in beheer bij Baden Shipmanagement S.A. 29-4-2025 in beheer bij Century Shipmanagement S.A. 29-10-2025 in beheer bij UK Shipmanagement Ltd., Linz. 8-2026 verkocht aan Defnege Shipping and Trading Co., Freetown-Sierra Leone (9LS2343), in beheer bij Efege Denizcilik Sanayi Ve Ticaret A.S., herdoopt DEFNEGE.

STELLA MARIS, IMO 9297101 (NB-332), besteld door Cogemar, 4-2004 opgeleverd door Zhejiang Shipyard, Ningbo (ZJB02-105) als SCIPION aan Bitumen Carrier Inc., Majuro-Marshall Islands, in beheer bij Naess Shipping Holland B.V. 4.064 GT, 1.219 NT, 4.500 DWT, 106,00 (98,72) x 15,80 x 9,75 x 6,300 meter, 8 ladingtanks, 4219,57 m3, 2.880 kW, MAK 6M32, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel. 2-2005 verkocht aan Baloeran B.V., Dordrecht, roepsein PHCV, in beheer bij Theodora Tankers B.V., Dordrecht, 17-3-2005 te Messina overgedragen en herdoopt STELLA MARIS. 5-10-2024 vanaf Thessaloniki op Eleusis Anchorage. 10-2024 verkocht aan Asphalt Maris Shipping Lines Inc., vlag: Panama (3E6978), in beheer bij Elite Shipping & Trading FZC, Sharjah, 20-10-2024 herdoopt ASPHALT MARIS. 23-10-2024 van Eleusis Anchorage naar Aliağa, 24-10-2024 op Aliağa Anchorage. 29-10-2004 vertrokken naar het Suezkanaal, 31-10-2004 te Port Said. 11-11-2024 ETA te Khor Fakkan. 28-7-2025 verkocht aan Voyager Haven Shipping Lines, Panama (3E6978), in beheer bij Phoenix Ship Management FZE, Sharjah, United Arab Emirates, 7-2025 herdoopt TIDAL RHYTHM. 11-2015 vlag: Palau. 2-2026 vlag: Mali (FALSE). 2-2026 herdoopt TOPAZ DREAM. 7-2026 vlag: Nicaragua (FALSE) (H7XS1). 8-2026 herdoopt LIRA SERENA.

TETUAN, IMO 9276341 (Z-12), Container, 18-10-2002 kiel gelegd, 11-4-2003 te water gelaten, 23-6-2003 (GL) opgeleverd door Detlef Hegemann Rolandwerft G.m.b.H. & Co. K.G., Berne (199) als COLUMBA J aan HMJ Fifth Shipping Co. Ltd., U.K., in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V. en Jungerhans Maritime Services G.m.b.H., 6.434 GT, 8.496 DWT, 707 TEU, 7.200 kW, MaK 8M43, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., 10-2004 (e) verkocht aan Tetuan Shipping Corp., U.K., in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg, 27-10-2004 (GL) herdoopt TETUAN, 8-7-2005 herdoopt VÄRMLAND, 13-5-2009 herdoopt TETUAN, 3-2011 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein A8WO2, 21-7-2011 (e) in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H., Hamburg en Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg. 5-8-2011 gearriveerd in de Amazonehaven vanaf Tilbury met begeleiding van een sleepboot, 5-8-2011 met stuurassistentie van de FAIRPLAY-23 naar

Keppel Verolme in de Botlek voor reparatie,11-8-2011 verhaald naar de 1e Werkhaven in de Botlek. 7-2012 in beheer bij Wilhelmsen Ahrenkiel Bulk GmbH. 8-2013 vlag: Singapore, in beheer bij Norbulk Shipping UK Ltd., 8-2013 herdoopt X-PRESS MONTE BIANCO. 9-2013 vlag: Malta. 15-4-2014 verkocht aan Fairmont Pte. Ltd., Malta, in beheer bij Norbulk Shipping UK Ltd. 15-9-2018 in beheer bij X-Press Feeders. 9-6-2021 in beheer bij Eastaway Ship Management Pte. Ltd. 14-11-2022 verkocht aan Blue Rose Shipping Ltd., 11-2022 vlag: Panama (3E4124), in beheer bij Lider Gemi Sanayi Turizm en Lider Ship Management Co. Ltd., 11-2022 herdoopt LDR YASAR. 12-9-2023 verkocht aan Sakarya Shipping Co., Panama, in beheer bij Samsun Shipping Ltd., Samsun, Turkije, 9-2023 herdoopt YASAR. (Foto: Cornelia Klier, 20-3-2013 Lühe).

Turks schip is aangevallen in Novorossiysk
De YASAR werd op 3 augustus 2026 aangevallen in Novorossiysk. Het ministerie van Buitenlandse Zaken van de Republiek Turkije publiceerde op 4 augustus een verklaring waarin Rusland en Oekraïne opnieuw werden opgeroepen de veiligheid van de scheepvaart op de Zwarte Zee te waarborgen. Turkije herhaalde tevens de waarschuwingen voor een "ongecontroleerde escalatie" op de Zwarte Zee, nadat het Turkse RoRo-vrachtschip m/v NADEZHDA (IMO 7702657, zie JIGAWA II) op 3 augustus laat in de avond in brand was gestoken en verlaten, ongeveer 20 zeemijl voor de kust van Novorossiysk.
“Wij zijn zeer bezorgd dat de oorlog tussen Rusland en Oekraïne zich, ondanks al onze waarschuwingen, verder uitbreidt naar de Zwarte Zee en ook civiele schepen treft. Tenzij preventieve maatregelen worden genomen, zal de escalatie in de Zwarte Zee veelzijdige negatieve gevolgen hebben, onder meer voor de voedselzekerheid. Daarom herhalen wij onze oproep aan alle betrokken partijen, met name de strijdende partijen, om dringend concrete maatregelen te nemen om de veiligheid van de scheepvaart in de Zwarte Zee te waarborgen”, schreef het ministerie van Buitenlandse Zaken. (Timsen, 4-8-2026).

THALASSA, IMO 9013048 (NB-328), 7-3-1992 opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (430) als THALASSA aan G. Switynk, Harlingen (PHYQ). 1.786 GT. 1998 verkocht aan Scheepvaartonderneming Kolmeer C.V., Sneek (PHYQ), in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl, herdoopt FRISIUM. 2000 in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek. 2007 verkocht aan Beheermaatschappij "Frisium" B.V., Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek. 6-2017 verkocht aan Scheepvaartonderneming m.s. "Frisium" C.V., Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek. 1-2021 verkocht aan Beheermaatschappij "Frisium" B.V., Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek. 10-9-2021 vanaf Iskenderun te Tuzla. 13-9-2021 verkocht aan Sinop Shipping Corp., Tuzla, Istanbul, vlag: Vanuatu (YJXC7), 9-2021 te Tuzla herdoopt SNP SKY. 4-2025 vlag: Bahamas (C6IH6), 12-4-2025 in beheer bij Sinop Shipping Corp., Tuzla en İstifan Uluslararasi Taşimacilik Ticaret Limited Şirketi, Tuzla. 8-2026 vlag: Turkije (TCA9045).

TINGÖ, IMO 8917742 (NB-239), 23-6-1989 kiel gelegd, 13-9-1991 te water gelaten, 23-10-1991 (GL) opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1061) als CHRISTINA aan Oy Langh Ship AB, Finland, 3.828 BRT, 4.452 DWT, 327 TEU, 3.330 kW, Wärtsilä 9R32D, Oy Wärtsilä Ab, 15 kn. 2007 verkocht aan Tingö Ltd., Gibraltar, roepsein ZDIJ2, in beheer bij Rederiaktiebolaget Gustaf Erikson, Mariehamn, Finland, 15-10-2007 (Ll) herdoopt TINGÖ. 2-2012 (e) vlag: Finland, roepsein OJPO. 2013 verkocht aan Scheepvaartonderneming Tingö B.V., Heerenveen, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., 7-1-2013 (m) onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PCSL, 2013 na 1 reis herdoopt TINGO. 19-2-2014 (e) verkocht aan Pallas Shipinvest 3 Ltd., Bridgetown-Barbados, in beheer bij Pallas Shipping AB, Gothenborg, roepsein 8PNG, 26-2-2014 (m) herdoopt PALLAS RIVER. 8-6-2015 (e) verkocht aan Basel UK Shipping Co., Majuro-Marshall Islands, herdoopt BASEL S6. 11-2016 (e) verkocht aan Karazi Ro Ltd., Monrovia, thuishaven en vlag: Freetown-Sierra Leone (9LU2516), in beheer bij Karazi Shipping Co. Ltd., Constanta, herdoopt OMEGA STAR. 7-2017 verbouwd tot Livestock Carrier, 3.578 GT, 4.454 DWT. 25-4-2026 op een reis van Novisad naar Cartagena, ten anker liggend Cabo Tiñoso is een 20-jarig bemanningslid vermist, een zoekactie leverde geen resultaat op. 7-2026 vlag: St. Kitts and Nevis (V4PP7).

VERA, IMO 8815293 (NB-340), 22-12-1986 kiel gelegd, 17-10-1988 te water gelaten, 11-1988 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (967) als ANGELA JÜRGENS aan K.G. Schiffahrtsges. Klaus Jürgens m.s. "Angela Jürgens" m.b.H. & Co., Hamburg-West Duitsland. 1996 verkocht aan Coastal Shipping Ltd., Arklow-Ierland, in beheer bij Arklow Shipping Ltd., 9-1-1997 (GL) herdoopt INISHOWEN. 1998 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Gera", Heerenveen, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., roepsein PHBN, 2-11-1998 herdoopt GERA. 9-1-2002 herdoopt ARFELL. 24-2-2003 herdoopt GERA. 2003 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Vera H", Heerenveen, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., 18-12-2003 herdoopt VERA. 2006 verkocht aan Tetra Denizcilik ve Ticaret AS, Istanbul-Turkije, in beheer bij Atlas Gemi Isletmeciligi Ltd., Istanbul, 24-3-2006 (GL) herdoopt MARTI PRIDE. 26-3-2006 vertrokken van de Eemhaven naar Antwerpen. 8-8-2008 (e) verkocht aan Ahmad King Inc., Georgië, in beheer bij Nejem Co. Marine Services, Tartous, 26-8-2008 (e) herdoopt PRINCESS SIRA. 6-2011 herdoopt MONTASER M., vlag: Georgië, roepsein 4LFS2. 2011 verkocht aan Lulu Shipping Co. S.A., Tripoli. 17-2-2012 (e) verkocht aan Nour Shipping Co. S.A., Majuro, 21-2-2012 (m) vlag: Tanzania, roepsein 5IM390, in beheer bij Nejem Co. Marine Services, Tartous. 2014 herdoopt TAKNIS. 6-2014 (e) verkocht aan Taknis Shipping Co. Ltd., Zanzibar-Tanzania, in beheer bij Arados Bureau for Sea Services, Alexandria, Egypte. 12-2014 verkocht aan Amazigh Shipping Co. Ltd., 12-

2014 vlag: Palau, roepsein T8A2074, in beheer bij Pilin Ship Management Ltd., Alexandria, Egypte, 12-2014 herdoopt AMAZICH S1. 11-2018 verkocht aan NS Pride Shipholding Ltd., Majuro, Marshall Islands, vlag: Panama, roepsein 3EXP6, in beheer bij Transadria S.A., herdoopt NS PRIDE. 23-3-2019 van Ancona naar Agios Nikolaos te Viotia, Griekenland, 25-3-2019 op 3 mijl west van Rio-Antirion bridge (Charilaos Trikoupisbrug over de Golf van Korinthe), problemen met de machine, door de sleepboot PROTEAS (IMO 8811273) naar Patras, Griekenland gebracht, 25-3-2019 te Patras. 3-10-2019 in beheer bij Aldis Shipmanagement S.A., Thessaloniki en NS Pride Shipholding Ltd., Tirana, Albanië. 2-2023 vlag: Belize (V3NY). 21-11-2024 tijdens een reis van Thisvi in de Golf van Korinthe naar Valletta op 0,8 mijl ten westen van de haven van Antirrio in de Golf van Patras aan de grond gelopen, 23-11-2024 te Patras vergezeld door de sleepboot AMAZON. 31-8-2025 bij Chornomorsk lichte schade opgelopen door een onbekend explosief, de bemanning van het schip bleef ongedeerd en het schip zette zijn weg voort naar de haven van Sulina. 5-1-2026 geïnspecteerd te Varna, Bulgarije (Black Sea MoU), 12 tekortkomingen, waarvan er acht als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor de aanhouding: 7-1-2026 vrijgegeven en vertrokken naar de haven van Hereke. 3-2026 vlag: Gambia (C5J902).

Tweede detentie in 2026
De NS PRIDE werd op 20 mei in Constanta voor de tweede keer dit jaar aangehouden (Black Sea MoU) vanwege 26 tekortkomingen, waarvan er 12 als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding.
1) Certificaat & Documenten - Goedkeuring door flagstate: Vermist
2) Certificaat & Documenten - Document voor minimale veilige personeelsbezetting: Niet zoals vereist
3) Certificaat & Documenten - Bemanning zoals gespecificeerd in het document over de minimale veilige bemanning: Niet zoals vereist
4) Noodsysteem – Brandoefeningen: Gebrek aan training
5) Waterdicht/Weerbestendig - Ramen, zijluiken en blinde ramen: Beschadigd
6) Brandveiligheid - Branddeuren/openingen in brandwerende constructie: Niet zoals vereist
7) Brandveiligheid - Scheidingswanden, dekken, schotten en doorvoeringen: Niet zoals vereist
8)) Veiligheid van de navigatie – Grafieken: Niet bijgewerkt
9) Arbeidsomstandigheden – Elektrisch: Onveilig
10) Arbeidsomstandigheden - Medische apparatuur, borstkas en geleider: Verlopen
11) Certificaat & Document - Werkafspraken aan boord: Niet zoals vereist
12) ISM - ISM-certificaat: Niet zoals vereist
Het schip werd op 2 juni weer vrijgelaten en had Burgas als volgende bestemming. De laatste aanhouding was op 5 januari in Burgas, waarbij gedurende drie dagen twaalf tekortkomingen werden geconstateerd. (Timsen, 2-6-2026).

Derde detentie in 2026
De NS PRIDE werd voor de derde keer in 2026 aangehouden (Mediterranean MoU), ditmaal op 29 juli in Kocaeli, vanwege 19 tekortkomingen, waarvan er vijf als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor aanhouding.
1) Brandveiligheid - Branddetectie- en alarmsysteem: Niet zoals vereist
2) Reddingsmiddelen – Reddingsboot: Nog niet klaar voor gebruik
3) Preventie van vervuiling – Ballastwaterbeheersysteem: Defect
4) Noodsysteem - Noodbrandpomp en bijbehorende leidingen: Niet zoals vereist
5) Structurele omstandigheden - Balken, frames, vloeren – constructie: Niet zoals vereist
Het schip werd op 1 augustus weer vrijgegeven en voer naar de ankerplaats van Saraylar. De laatste aanhoudingen vonden plaats op 20 mei in Constanta met 26 tekortkomingen gedurende 14 dagen en op 5 januari in Varna met 12 tekortkomingen gedurende drie dagen. (Timsen, 3-8-2026).

VERTOM KEZ, IMO 9980124 (NB-338), General Cargo Ship, 3.840 GT, 5.735 DWT, 27-6-2025 kiel gelegd onder bouwnummer CHOWGULE C-297, 15-11-2026 geplande oplevering als VERTOM KEZ, 8-2026 de naam gewijzigd in SKRETTING HILDE, 15-11-2026 geplande oplevering aan Vertom C-297 B.V., Rhoon, vlag: Nederland (PBSO), in beheer bij Vertom Shipmanagement B.V., Rhoon.

VESTING, IMO 9032458 (NB-329), 10-8-1992 opgeleverd door Scheepswerf “Ferus Smit” B.V., Foxhol (290) als VESTING aan C.W.L.M. Leyten, Hellevoetsluis (PIER), 1.598 GT. 2000 verkocht aan C.V. Meander, Nieuwegein (J.M. Mastenbroek), herdoopt MEANDER. 7-2005 verkocht aan Waterway Shipping Ltd., vlag: St. Vincent and The Grenadines (J8B3260), in beheer bij Baltnautic Shipping Ltd. (JSC Baltnautikas), Klaipeda, Litouwen, 26-7-2005 te Klaipeda overgedragen en herdoopt NAUTICA. 9-2012 in beheer bij Baltnautic Shipping Ltd. en Baltnautic Shipmanagement Ltd., Klaipeda. 2-10-2012 tijdens een reis van Sczeczin naar Oostende om 00:45 uur in de noordersluis te Brunsbüttel in aanvaring gekomen met de tanker ORATECA (8023527, reis Helsingborg-Hamburg), om 02:10 uur de reis voortgezet, de ORATECA vertrok om 02:00 uur naar Hamburg, om 05:00 uur gearriveerd te Hamburg, de politie stelde een onderzoek in. 4-2020 thuishaven en vlag: Riga-Letland (YLPR). 9-5-2025 verkocht aan Albsea Transport ShPK, Durres, 19-5-2025 te Gaženica, Kroatië, 20-5-2025 vlag: San Marino (T7CH3), in beheer bij Albsea Transport ShPK, Durres en ATSC, Durres.

Aan de grond gelopen voor de kust van Corfu

In de vroege ochtend van 11 augustus 2026 werd de havenautoriteit van Corfu door het JointSAR Coordination Centre (EKSED) van de Griekse kustwacht op de hoogte gebracht van de stranding van de NAUTICA voor de kust van Corfu. Het schip was, zonder lading, vertrokken uit de haven van Durrës met zes Albanese bemanningsleden aan boord, op weg naar de haven van Amfilochia. Het lokale noodplan werd onmiddellijk geactiveerd en een patrouilleboot van de Griekse kustwacht werd naar de locatie gestuurd. Een sleepboot werd paraat gehouden. Het vrachtschip kon zichzelf losmaken en veilig afmeren in de haven van Corfu. De havenautoriteit van Corfu, die het vooronderzoek uitvoerde, heeft het schip verboden de haven te verlaten totdat de schade is hersteld en een classificatiecertificaat van de controlerende classificatiemaatschappij is afgegeven. (Timsen, 14-8-2026).

VOLENDAM, IMO 9156515 (NB-297), 27-2-1998 kiel gelegd, 18-9-1998 te water, 29-9-1999 proefvaart, 25-10-1999 opgeleverd (LR (RI)) door Fincantieri Cant. Nav. Italiana S.p.A. (Breda), Venetië, (6035) aan HAL Antillen N.V., Nassau-Bahamas (C6PO7), in beheer bij Holland America Line Westtours Inc. 60.906 GT, 31.224 NT. 20,2 kn. 58.731 EPK, 5 x 12 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer 12ZAV40S, Fincantieri-Cant. Nav. Italiana S.p.A. (Grandi Motori), Triëst. 2000 verkocht aan HAL Nederland N.V., Rotterdam (PCHM), in beheer bij Holland America Line Westtours Inc. en Holland America Line N.V., Spijkenisse. 2-4-2020 te Fort Lauderdale. 22-4-2020 van Port Everglades naar Walvisbaai, Namibië, ETA 10-5-2020 naar het Verre Oosten, 11-5-2020 ETA te Cape Town. 14-5-2020 te Cape Town. 23-5-2020 ETA te Port Louis, Mauritius. 1-6-2020 ETA te Jakarta. 24-6-2020 op Manila Anchorage. 12-7-2020 ETA te Singapore. 26-7-2020 op Port Klang Achorage. 18-8-2020 te Durban. 19-8-2020 van Durban naar Gibraltar. 5-9-2020 W van Dakhla. 8-9-2020 ETA te Gibraltar. 9-9-2020 van Gibraltar naar Scheveningen, 14-9-2020 ETA te Scheveningen Achorage. 13-9-2020 op de ankerplaats bij Scheveningen. 1-10-2020 te Southampton. 8-10-2020 te Torquay. 25-8-2021 maakte Holland America Line bekend dat de VOLENDAM en ZAANDAM in mei 2022 weer in de vaart komen. 3-2-2022 van Augusta naar Cadiz, 7-2-2022 te Cadiz. 8-3-2022 de HAL ging de VOLENDAM vanaf Rotterdam inzetten voor cruises vanaf de Cruise Terminal Rotterdam, 07:00 uur aankomst en 17:00 uur vertrek op de volgende data: 29-5-2022, 12-6-2022, 3-7-2022, 17-7-2022, 31-7-2022, 14-8-2022 en 28-8-2022. 17-3-2022 van Cadiz, 18-3-2022 van Malaga Anchorage, 19-3-2022 te Malaga. 26-3-2022 van Malaga naar ankerplaats Scheveningen. 29-3-2022 de bestemming gewijzigd in Merwehaven Rotterdam om vluchtelingen onderdak te geven, voor 3 maanden gecharterd door de gemeente Rotterdam, 2-4-2022 gearriveerd in de Merwehaven. 3-7-2022 gepland vertrek uitgesteld en de charter verlengd tot 14 september 2022, 24-9-2022 geplande cruise vanaf Venetië. 14-9-2022 vertrokken van Rotterdam naar Malaga, 18-9-2022 te Malaga. 24-9-2022 te Triëst. 26-9-2022 te Dubrovnik, 27-9-2022 te Kerkira, Corfu, 1-10-2022 te Haifa.

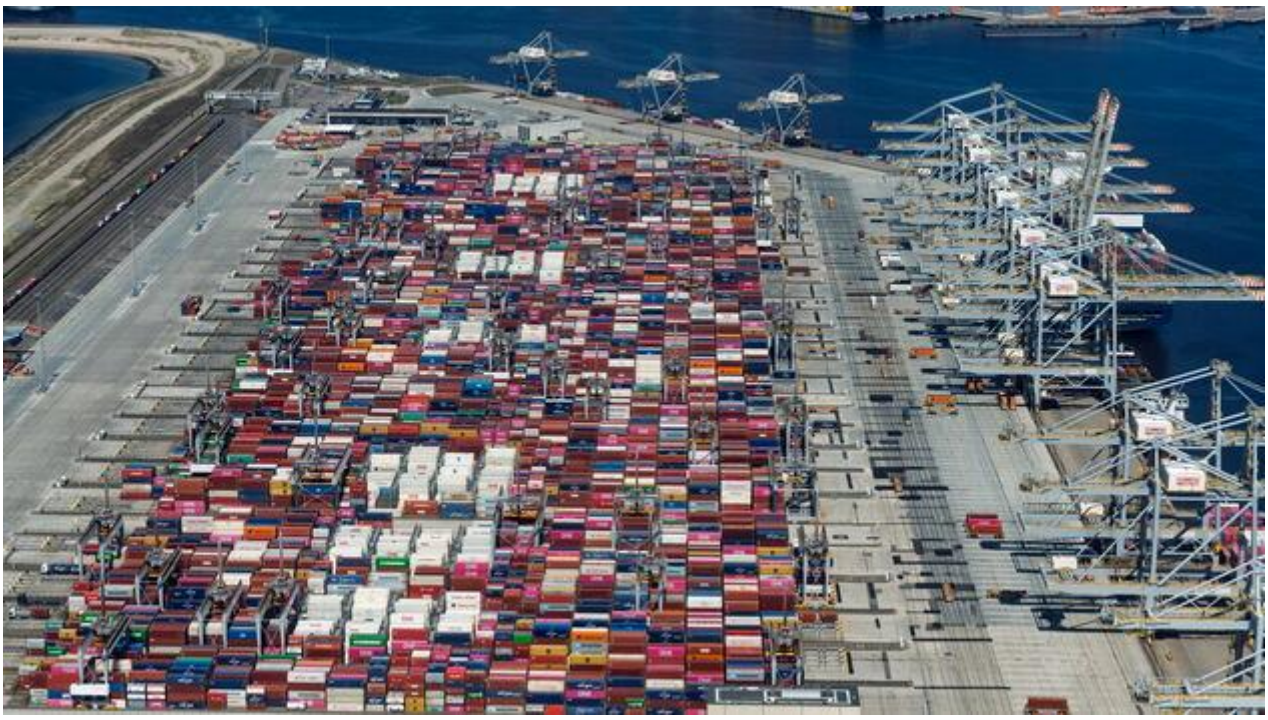
Elf bemanningsleden van een cruiseschip gearresteerd tijdens Operatie Tidal Wave
De Amerikaanse autoriteiten hebben elf buitenlandse staatsburgers aangehouden tijdens een gezamenlijke operatie in de haven van Boston, nadat de schepen VOLENDAM en NORWEGIAN BREAKAWAY op respectievelijk 14 en 16 augustus 2026 in de haven waren aangekomen. Negen van de aangehouden personen waren Filipijnse staatsburgers.
De operatie, genaamd "Operatie Tidal Wave", betrof een onderzoek door federale autoriteiten naar vermeend bezit, ontvangst of verspreiding van kinderpornografisch materiaal. De beschuldigingen betreffen specifieke personen.
De zaak was nog in ontwikkeling en detentie of arrestatie mocht niet worden voorgesteld als een strafrechtelijke veroordeling. (Timsen, 22-8-2026).

WILLY II, IMO 9033878 (NB-295), 27-11-1991 opgeleverd door Scheepswerf & Reparatiebedrijf Harlingen B.V., Harlingen (96) als WILLY II aan C.V. Evert Bays, Texel. 12-6-2001 verkocht aan Fjorden B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., herdoopt NORDFJORD. 2004 verkocht aan rederij Nordav B.V., Rotterdam, 10-2004 overgedragen en in beheer bij Avra Shipping Consultants B.V., 18-10-2004 gearriveerd aan de Calandsteiger in de Europoort, 19-10-2004 FJORD weg geschilderd zodat er NORD over bleef, vlag: Nederlandse Antillen, roepsein PJIH. 4-9-2008 (e) als NORD verkocht aan A&A Shipping Ltd., Nederlandse Antillen. 2010 thuishaven en vlag: Liepāja-Letland. 30-4-2011 zonder machine de Nieuwe Waterweg opgesleept door de sleepboot SOUTH met bestemming Papendrecht, stuurassistentie leverde de sleepboot GEPKE III. 2011 verkocht aan Bonay Scheepvaart & Handelmaatschappij N.V., vlag: Liepāja-Letland, in beheer bij A&A Trading Ltd., Liepaja, 9-11-2011 (m) herdoopt BONAY. 31-7-2013 (e) verkocht aan Waterfall Projects Ltd., Liepāja-Letland, in beheer bij A&A Trading Ltd., Liepaja. 14-2-2014 (e) verkocht aan Waterhouse Projects Ltd., Liepāja-Letland, in beheer bij Arfa Management SIA Liepaja. 27-1-2015 van Vierow te Rostock, 28-1-2015 te Rostock geïnspecteerd door de waterpolitie en aangehouden i.v.m. de veiligheid. 4-2-2015 te Falkenberg, Zweden vanaf Rostock. 10-2017 in beheer bij SIA AA Bon-Port, Liepāja. 23-1-2018 verkocht aan MV Bonay SIA, Liepāja-Letland, in beheer bij SIA AA Bon-Port, Liepāja. 12-7-2019 (e) verkocht aan Courland Shipping SIA, Liepāja-Letland, in beheer bij SIA AA Bon-Port, Liepāja. 28-4-2022 verkocht aan Annapurna Shipping Co., Palau (T8A3882), in beheer bij SIA AA Bon-Port, Liepāja. 27-7-2022 (vt) te Kartal, Turkije herdoopt ANNAPURNA. 24-2-2023 in beheer bij Four Group Denizcilik AS, Istanbul. 11-4-2025 geïnspecteerd te Chornomorsk, Oekraïne (Black Sea MoU), 11 gebreken. 18-4-2025 aangehouden te Gemlik (Mediterranean MoU) vanwege 13 tekortkomingen, waarvan er vier als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor detentie, 20-4-2025 vrijgegeven en vertrokken met bestemming Izmit. 26-7-2025 geïnspecteerd te Chornomorsk, Oekraïne (Black Sea MoU), 3 gebreken. 25-11-2025 geïnspecteerd te Gemlik (Mediterranean MoU), 26 gebreken. 16-1-2026 geïnspec-

teerd te Chornomorsk, Oekraïne (Black Sea MoU), 3 gebreken. 22-7-2026 geïnspecteerd te Aegina, Griekenland en aangehouden vanwege 31 tekortkomingen, waarvan er 12 als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor aanhouding, 31-7-2026 vrijgegeven en mocht naar Kalamiki vertrokken voor permanente reparaties.

MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld
www.maritiemdenhelder.eu

RWG versnelt uitbreiding containerterminal op Maasvlakte 2



Rotterdam World Gateway (RWG) versnelt de uitbreiding van haar containerterminal op Maasvlakte 2. Met deze laatste fase benut RWG de volledige kadecapaciteit die het Havenbedrijf Rotterdam heeft toegewezen. De uitbreiding omvat een vierde diepzeeligplaats voor de grootste containerschepen ter wereld en versterkt daarmee de capaciteit en efficiëntie van de Rotterdamse haven.
Aan de terminal worden vijf nieuwe kadekranen, elf opslagmodules met 22 automatische stapelkranen en 24 automatisch geleide voertuigen (AGV's) toegevoegd. Ook wordt een mogelijke BoxBay-oplossing voor de opslag van lege containers verder onderzocht. RWG investeert circa 500 miljoen euro in de verdere ontwikkeling van de terminal.
De ontwikkeling richt zich nadrukkelijk op verdere automatisering en verduurzaming van de operatie. Zo wordt de laadcapaciteit voor elektrisch materieel vergroot en worden faciliteiten voor onderhoud, gatecapaciteit en opslag voor niet-standaard vracht uitgebreid. De werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd op de bestaande terminal. De in 2023 aangekondigde derde ligplaats wordt naar verwachting in 2027 commercieel in gebruik genomen. RWG verwacht de aanvullende capaciteit van de vierde ligplaats vóór 2030 operationeel te hebben. Daarmee groeit de totale overslagcapaciteit van de terminal naar circa 5 miljoen TEU.

Belangrijk voor toekomstbestendige haven
'De versnelde uitbreiding van RWG is belangrijk voor de verdere versterking van Rotterdam als toegangspoort tot Europa', vertelt Matthijs van Doorn, directeur Commercie van Havenbedrijf Rotterdam. 'Deze investering vergroot niet alleen de capaciteit voor de grootste containerschepen ter wereld, maar draagt ook bij aan de leveringszekerheid van Europese toeleveringsketens en de verduurzaming van de haven. Het onderstreept het vertrouwen van RWG en haar aandeelhouders in de groeikracht van de Rotterdamse haven en in onze gezamenlijke ambitie om een toekomstbestendige en concurrerende haven te realiseren.' (Bron: Port of Rotterdam, 13 augustus 2026, foto RWG 2025: Martens Multimedia/Port of Rotterdam).

Hapag-Lloyd koopt deel van APMT-terminal
Het Duitse Hapag-Lloyd heeft een belang verworven in de Gemini-terminal van APMT in Rotterdam. De Duitse containerrederij heeft 25 procent van de Maasvlakte II van APM Terminals overgenomen.
De twee bedrijven zullen als partners optreden om de verdere ontwikkeling, capaciteitsuitbreiding en operationele prestaties van de terminal te ondersteunen./

Dit jaar wordt de 45e editie van de Furieade gehouden in en rond de historische binnenstad van Maassluis. Dit mooie stadsfeest van Maassluis vindt plaats van woensdag 30 september tot en met zondag 4 oktober 2026. Zaterdag, 3 oktober 2026, braderie aan de haven, rondvaarten enz. (Foto's: T. v.d. Zee).

ABISKO, MMSI 265059450 (NB-341), veerboot (SBRT), gebouwd ABISKO bij Holland Shipyards in opdracht van de Zweedse overheidsinstantie Trafikverket. 19-6-2026 verhaald van Holland Shipyards naar de kade van Herman Sr. te Zwijndrecht, 22 t/m 26-6-2026 proefvaarten vanuit Stellendam op het Haringvliet, 11-8-2026 vertrokken met de sleepboot EEMS WRESLER van Zwijndrecht naar Vaxholm, Zweden, 19-8-2026 ETA te Vaxholm. Een zusterschip van de vorig jaar opgeleverde ALVARET (MMSI 265059440, SPBO).

CF ANJA, IMO 1079644, General Cargo Ship, CF 3850, 2.518 GT, 3.850 DWT, 1-6-2026 te water gelaten onder bouwnummer Damen Gorinchem 559063, 3-8-2026 opgeleverd als CF ANJA aan Irving Management Ltd., Klaipėda, vlag: Cyprus (5BAL7), in beheer bij Forsa Juru Agentura UAB, Klaipėda, Litouwen.

DPW LAPACHO, duwboot, 19-8-2026 te water gelaten bij Royal T Shipyards te Kampen, in aanbouw voor DP World, bestemd voor het vervoer van erts op de rivier Paraná te Paraguay. 39,70 x 15,18 x . x 1,950 meter. 383 m3 bunkers, 5.400 PK, 3.960 kW, 3 x Wärtsilä.

HAGLAND POSEIDON, IMO 1093638 (NB-340), General Cargo Ship, 3.091 GT, 4.835 DWT, 5-12-2025 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES SUSTAINABLE 851, 22-5-2026 gedoopt HAGLAND POSEIDON en te water gelaten bij Royal Bodewes te Foxhol m.m.v. WATERPOORT en GRUNO, 3-7-2026 geplande oplevering, 4-9-2026 van de werf naar Delfzijl met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO IV. 7-9-2026 kompas stellen en proefvaart op de Eems, 8-9-2026 en proefvaart op de Eems, 9-2026 oplevering aan Hagland Bulk Transport KS, Haugesund, vlag: Noorwegen (NIS) (LAYZ8), in beheer bij Hagland Shipping AS, Haugesund. 10-9-2026 vertrokken. (Foto: Jeroen Houtman, 4-9-2026, Delfzijl).

IMA, IMO 9893199, hopperzuiger, 1.127 GT, 338 NT, 868 DWT, 30-12-2019 de kiel gelegd onder bouwnummer IHC HOLLAND 63484 bij Estaleiro Rio Maguari S.A., Belem, Brazilië (900), 30-9-2020 geplande oplevering aan COHIDRO, Lima, Peru, 5-2023 te water, 30-7-2025 (BV) opgeleverd als IMA aan IHC Do Brasil Servicos Tecnicos e de Engenharia LTDA, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6611). 49.4 (47,45) x 11,40 x 4,30 x 3,500 meter. 9 kn. 918 EPK, 676 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 145 x 183 mm, 1.800 rpm., vertraagd naar 320 rpm., Caterpillar Inc., Griffin NE-5-2-2000. 1-2026 in beheer bij Tos Ship Delivery. (Foto IMA: Koos Goudriaan, 30-9-2025, Kinderdijk).

LIÈGE, Belgisch mijnenbestrijdingsvaartuig, 31-5-2025 van Constanta met de Griekse sleepboot ANEMOS, IMO 9577472, 3-8-2026 passage Bosporus met 31-8 ETA Concarneau, Frankrijk. 6-8-2026 van Perama naar Concarneau, Frankrijk, 21-8-2026 ETA te Concarneau.

Huizen, Nederland, 30 juli 2026 – Op 13 oktober 2026 is het exact 120 jaar sinds de allereerste afleveringsreis van het bedrijf van start ging. Redwise viert 120 Jaar Ship Delivery, als de oudste en meest ervaren specialist ter wereld in het afleveren van schepen op eigen kiel en op eigen kracht.

Het begon allemaal toen Joh. F. Wijsmuller met zijn bemanning vanuit Nederland vertrok aan boord van de stoomsleepboot M.O.P. 222B, voor een reis van 6.500 zeemijl naar Argentinië. Die reis begon met vindingrijkheid. De schroef werd verwijderd en een tijdelijke zeiltuigage geïmproviseerd, waarmee zij voor elkaar kregen wat anderen onmogelijk achtten, met scherp zeemanschap en respect voor het weer. Deze reis markeerde het begin van een maritiem bedrijf dat uitgroeide tot BV Bureau Wijsmuller en in 2004 als Redwise de cirkel rond maakte. Als 100% onafhankelijk bedrijf, met een vrije geest en een open blik om elke uitdaging aan te gaan en trouw te blijven aan zijn overtuigingen, is Redwise een maritiem dienstverlener die vooropgaat in Global Ship Delivery en actief is in onderscheidende maritieme niches. Bovenal is deze mijlpaal een eerbetoon aan de generaties kapiteins, officieren, werktuigkundigen, bemanningsleden, superintendenten, walpersoneel en directieleden wier professionaliteit, toewijding en zeemanschap elke reis mogelijk hebben gemaakt.
Sinds die eerste reis heeft Redwise wereldwijd duizenden schepen op eigen kiel afgeleverd. Van sleepboten, vissersschepen en ferry's tot hopperzuigers, offshoreschepen, tankers en hooggespecialiseerde schepen. Elke aflevering is anders, en toch is elk project gebouwd op dezelfde uitgangspunten: kennis, veiligheid, zeemanschap, grondige voorbereiding, respect voor het weer en verantwoordelijkheid.

Hoewel Ship Delivery het hart van het bedrijf blijft, heeft Redwise zijn activiteiten in de loop der jaren uitgebreid. Vandaag biedt het bedrijf ook Crewing, Deep Sea Pilotage en Offshore Vessel Traffic Services (VTS), en exploiteert het zijn eigen onderzoeksvaartuig ARCTIC, dat een breed scala aan offshore- en zeebodemonderzoeksprojecten ondersteunt.
Gedurende 2026 vormt het jubileum het centrale thema in de communicatie van Redwise. De speciale jubileumwebsite laat de geschiedenis van het bedrijf zien, mijlpaalprojecten, historische foto's en verhalen van de mensen die Redwise de afgelopen 120 jaar hebben gevormd. In de loop van de tijd groeit deze uit tot een levend archief, met informatie uit decennia aan fysieke archiefkasten en dossiers waar wij ons nog een weg door banen, en waaruit wij het mooiste delen wat wij opdiepen. Het hele jaar door belicht een reeks artikelen en features het erfgoed van het bedrijf, en blikt tegelijk vooruit naar de toekomst.

Over Redwise
Sinds 1906 is Redwise een vertrouwde maritieme dienstverlener, gespecialiseerd in het afleveren van schepen op eigen kiel, Crewing, Deep Sea Pilotage, Offshore VTS en Survey Operations. Met ervaren professionals zowel aan de wal als op zee ondersteunt Redwise reders, scheepswerven, offshorebedrijven, scheepsmakelaars, vlaggenstaten en overheden met elk schip, zolang het zeewaardig is of zeewaardig gemaakt kan worden. (Bron: Redwise).

MEANDER (thalers) naar ZUID-AMERIKA

Henk Mastenbroek heeft een prachtig boek geschreven over zijn reis over de Atlantic, door de Caribic en het Panamakanaal, langs de rand van de Pacific vanuit Nederland naar Chili.
Samen met z'n broer en de 'crew' heeft hij dit slepend avontuur beleefd en heeft Henk dit in eigen beheer uitgegeven als boek.
Op het betrekkelijke kleine bootje de "MEANDER", worden grootse daden geleverd en groeit de fijne bemanning uit tot een hecht team waarbij iedere klus een feestje wordt om te klaren.
Het boek (ISBN: 978-94-650-9971-2), met vele kleurenfoto's uit eigen collectie, is alleen rechtstreeks via Henk te verkrijgen. Het is te bestellen via: henkmastenbroek @ outlook.com. Wij wensen u veel leesplezier.

BRABO krijgt nieuwe toekomst bij HEBO

Continuïteit en expertise voor de Antwerpse havengemeenschap

Port of Antwerp-Bruges heeft de drijvende hijsbok BRABO verkocht aan HEBO, een gespecialiseerde dienstverlener met sterke expertise in hijs-, bergings- en maritieme projecten. Met deze overdracht krijgt de Brabo een nieuwe toekomst bij een partner die vertrouwd is met complexe maritieme operaties en inzet op betrouwbare dienstverlening voor klanten en partners.

De Brabo was sinds 1981 actief in het Antwerpse havengebied en ondersteunde jarenlang zowel interne diensten als externe klanten. Met een hefcapaciteit van 800 ton speelde de hijsbok een belangrijke rol bij zware hijsopdrachten in de haven. Port of Antwerp-Bruges besliste eerder om de eigen hijsactiviteiten met de Brabo stop te zetten.
Met de verkoop aan HEBO komt de Brabo terecht bij een gespecialiseerde maritieme speler. HEBO maakt, net als Bonn & Mees, onderdeel uit van Marine People. Samen beschikken HEBO en Bonn & Mees over een brede vloot van drijvende hijsbokken met verschillende hijscapaciteiten en unieke eigenschappen. Hierdoor kan voor iedere opdracht passend materieel worden ingezet en is de continuïteit van de dienstverlening niet afhankelijk van één enkele hijsbok.

HEBO spreekt de intentie uit om deze hijscapaciteit ook in Antwerpen in te zetten voor bestaande en toekomstige gebruikers binnen de havengemeenschap. Daarmee draagt de overdracht bij aan de verdere verankering van gespecialiseerde hijsdiensten in de haven en aan de ondersteuning van de breakbulksector. De combinatie van capaciteit, flexibiliteit en maritieme expertise biedt klanten en partners zo meer zekerheid op een betrouwbare dienstverlening op lange termijn. (Bron: Port of Antwerp Bruges, 12-8-2026). BRABO, MMSI: 205274990, drijvende bok, OT2749. (Foto: TvdZee).

SLEEP & DUWVAART

7-WAVES, IMO 9714185 (NB-209), Seismic Research 3509, 14-5-2014 te water gelaten te Gdansk onder bouwnummer BN613, 17-5-2014 passage Kieler Kanaal met de sleepboot ZEUS (IMO 6605503), 19-5-2014 gearriveerd te Stellendam om afgebouwd te worden bij Maaskant Shipyards Stellendam B.V. (613), 16-10-2014 proefvaart van Stellendam naar de Botlek en terug naar Stellendam, 22-10-2014 te Stellendam gedoopt 7-WAVES, 24-10-2014 (e) opgeleverd aan Rederij Groen II B.V., Panama, roepsein HP5141, in beheer bij Rederij Groen B.V., 's-Gravenhage, 338 GT. 35,00 (29,10) x 8,70 x 3,20 x 4,250 meter. Trekkracht 15 ton. 12 kn. 2 x 600 EPK. 24-10-2014 vertrokken van Stellendam. 30-4-2026 verkocht aan Arctic Research Foundation, Waterloo, Canada, 24-7-2026 bij De Haas Shipyards Rotterdam, 8-2026 thuishaven en vlag Halifax-Canada, 8-2026 bij De Haas Shipyards herdoopt SAKKU. 13-8-2026 vertrokken naar Halifax, 28-8-2026 ETA te Halifax.

AARON, IMO 9653214 (NB-197), 27-6-2013 (BV) opgeleverd door Neptune Marine Service B.V., Aalst (418) als AARON aan Neptune Equipment B.V., Beaumaris-U.K., in beheer bij Landfall Marine Contractors B.V., Ridderkerk, vlag: United Kingdom (2GRU6). 100 GT, 133 DWT. 23,95 (22,00) x 9,54 x 3,10 x 2,100 meter.

1.722 EPK, 1.268 kW, 2 x Caterpillar Inc. 9 kn. 2013 in beheer bij Neptune Equipment B.V. 4-2018 herdoopt AURORA VENTURE. 10-3-2020 verkocht aan Ocean Farm Services Ltd., Lerwick-United Kingdom. 8-2026 verkocht aan Atlantic Towage & Marine Ltd., Lerwick-United Kingdom (2GRU6), herdoopt OCEAN VENTURE.

ACTA AQUARIUS, IMO 1033092 (NB-3--), Work/Repair Vessel, 6.749 GT, 4-6-2025 te water, 5-2026 proefvaart onder Nederlandse vlag (PIYQ), 6-2026 geplande oplevering door Tersan Shipyard Inc., Tuzla aan SNC Acta Shipping France 7, Frankrijk, in beheer bij Acta Marine France SAS, Montoir de Bretagne en Acta Marine B.V. 89,60 x 19,20 x 7,60 x 5,000 meter.

AM PIONEER, IMO 9331323, Offshore Supply Ship, 2.534 GT, 2.879 DWT, 18-9-2006 opgeleverd als BOURBON HELENE aan Bourbon Ships Marine, vlag: Frankrijk (RIF). 23-9-2022 verkocht aan First Oil & Gas Services WLL, Frankrijk (RIF). 27-8-2024 verkocht aan Bourbon Ships Marine, vlag: Frankrijk (RIF). 15-7-2026 verkocht aan AM Pioneer Ltd., 7-2026 vlag: Marshall Islands (V7B3450), in beheer bij Alphard Maritime Pvt. Ltd., Mumbai, 7-2026 herdoopt AM PIONEER.

Zestien Indiase bemanningsleden weigerden de risicovolle overtocht naar Hormuz
De Forward Seamen's Union of India (FSUI) heeft dringend haar bezorgdheid geuit over de veiligheid van de 16 Indiase bemanningsleden van de AM PIONEER. De vakbond beweert dat de eigenaren en managers van het schip hen onder druk zetten om door de Straat van Hormuz te varen. Volgens de vakbond had de bemanning uitdrukkelijk geweigerd het gebied binnen te varen vanwege de risico's die het aanhoudende regionale conflict met zich meebracht. De vakbond beschuldigt de rederij ervan commerciële belangen boven de veiligheid van de zeevarenden te stellen. De vakbond stelt ook dat de bemanning niet in het donker en met uitgeschakelde communicatiemiddelen zou varen en eist hun onmiddellijke repatriëring met volledige uitbetaling van loon en vergoedingen. Kapitein Anil Raj, de gezagvoerder van de AM PIONEER, verklaarde dat het schip in de haven van Ras Al Khaimah was aangekomen voor een routine-inspectie. De bemanning kreeg vervolgens de opdracht om door de Straat van Hormuz te varen.
Raj zei dat het bedrijf de bemanning aanvankelijk had verteld dat ze de Straat van Hormuz naar India zouden oversteken zodra de waterweg open was voor schepen en veilig bevaarbaar werd geacht. De situatie veranderde vorige week, toen het bedrijf er bij het schip op aandrong om Hormuz over te steken en naar Fujairah te varen. "Het bedrijf schuift de schuld op mij af", zei Raj, eraan toevoegend dat hij ervan werd beschuldigd de bemanning en officieren te hebben misleid en hen tegen het bedrijf te hebben opgezet. Raj zei ook dat het bedrijf had geprobeerd beveiliging voor het schip te regelen en de Amerikanen om luchtsteun had gevraagd om de doorgang door Hormuz te vergemakkelijken.
FSUI heeft het Ministerie van Buitenlandse Zaken, het Ministerie van Havens, Scheepvaart en Waterwegen en het Directoraat-Generaal Scheepvaart opgeroepen om actie te ondernemen ter bescherming van de 16 Indiase staatsburgers. De vakbond eist tevens hun onmiddellijke repatriëring, inclusief volledige uitbetaling van loon en contractuele verplichtingen. (Timsen, 18-8-2026).

ATREK, IMO 8119106, Anchor Handling Tug Supply. 1.491 GT, 447 NT, 16-4-1982 kiel gelegd, 10-10-1982 te water, 25-1-1983 opgeleverd door Oy Wärtsila Ab., Turko/Abö (1268) als ATREK aan U.S.S.R. Ministry of Gas Industry, Yevpatoriya-U.S.S.R. (UZVV). 67,70 (61,62) x 13,81 x 6,91 x 4,700 meter. 16 kn. 8.420 EPK, 6.193 kW. 2 x 9 cyl. Wärtsilä 9R32. 6-1995 verkocht aan Chornomornaftogaz, Chornomorskyi-Rusland. 1997 verkocht aan Chernomorneftegaz, Yevpatoriya-Rusland, 1997-1997 in beheer bij World Marine Support B.V., Den Helder (Vroon Offshore Services B.V., Den Helder). 28-2-2014 doorgehaald

Russian Maritime Register of Shipping. 2014 vlag; Oekraine (UZVV). 26-1-2015 verhaald te Maceio (laatste positie). 17-8-2026 gezien aan een kade te Niteroi City, Brazilië, ontmanteld, de opbouw verwijderd. (Info: Jasiu van Haarlem. Foto: Teun van der Zee, Europoort).

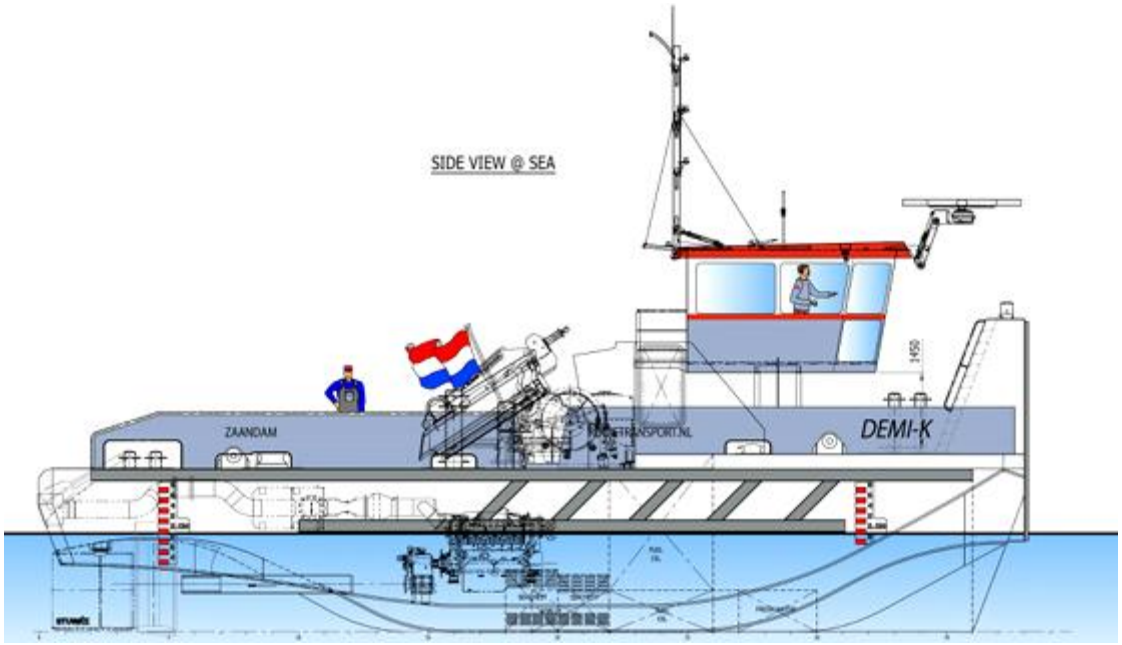
BROTONNE, MMSI 227723070, drijvende bok, 15-5-1985 opgeleverd door I.T.M., vlag: Frankrijk (FH3766). 540 BRT, 162 NRT, 38,08 (38,08) x 14,60 x 2,80 x 1,660 meter. 2.939 EPK, 2.163 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 159 x 159, 1.800 rpm., Cummins, 2 Screw Propeller Solid LB at 420 rpm. 2026 namens de havenautoriteit van Rouen door de Franse overheidsdienst Les Enchères du Domaine via een openbare inschrijving verkocht aan Van den Bosch Marine, Rotterdam. 16-8-2026 van Rouen met de sleepboot ISA (ISA Towage B.V.), 18-8-2026 te Rotterdam, Waalhaven.

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

DAMEN YN 571848, IMO 9971070, Utility Vessel, MultiCat 3313 SD. 360 GT, 26-7-2022 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571848, 30-6-2026 als TONNY van de werf te Gorinchem naar MV2 op proefvaart, vlag: St. Kitts & Nevis (V4QH7), 2-7-2026 van MV2 naar Gorinchem, 20-10-2026 geplande oplevering als TONNY aan Gemhy Services LLC, Dubai.

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

DEEP HELDER, IMO 9690872 (NB-266), Offshore Supply Ship 26-3-2013 contract, 19-9-2013 eerste staal gesneden, 14-11-2013 kiel gelegd, 23-4-2014 te water gelaten bij De Hoop Shipyard B.V., Foxhol (465), assistentie verleend door de ANNA 4 en ANNA 6, 2-6-2014 vanaf de werf gearriveerd in de Handelshaven te Delfzijl, 3-6-2014 eerste proefvaart op de Eems, 19-6-2014 gearriveerd te IJmuiden, 20-6-2014 te IJmuiden gedoopt DEEP HELDER door mevr. Marion Balkema-Penders (echtgenote van directeur/eigenaar van Seamar Leo Balkema) en opgeleverd aan Sea Mar Subsea B.V., Den Helder, in beheer bij SeaMar Shipping B.V., Den Helder. Kreeg een charter voor 5 jaar bij DeepOcean B.V., Den Helder. 9-1-2025 verkocht aan Next Geosolutions Europe S.p.A., Italië (IBEG), in beheer bij Phoenix Offshore S.r.L., Napels, herdoopt NG SURVEYOR.



DEMI-K, IMO 1177575, duw- sleepboot, Riverbuster 1908, 1-11-2025 te water gelaten bij Hoekman B.V., Urk onder bouwnummer CONCORDIA DAMEN CC938, 22-8-2026 bij Amsterdam Yacht Service te Zaandam gedoopt DEMI-K door de twee-jarige James (kleinzoon van Ronald Koridon, genoemd naar zijn dochter Demi) en opgeleverd aan Koribron B.V., Zaandam (PCSF), in beheer bij Rodie Watertransport B.V., Zaandam. 124 GT, 140 DWT, 19,25 x 9.08 x . x 1,900 meter. BP 22 ton. 11 kn. 2 x 866 PK, Green Power Engine, GPC 32 motoren. (Afbeelding: Rodiewatertransport B.V.).

GEO FOCUS, IMO 9628855 (NB-187), seismologisch onderzoeksvaartuig, type De Haas Hybrid ROV Support Vessel, 4-2011 besteld, casco gebouwd bij Bijlsma Wartena B.V., Wartena, 2-5-2011 kiel gelegd te Wartena door de heer J. Krans (relatie van Geo Plus), 4-11-2011 door een kraan te water gezet, casco naar de firma A.J. Den Breejen & Zonen B.V. te Dordrecht gebracht om gestraald en behandeld te worden, 19-

11-2011 bij scheepswerf De Haas Maassluis B.V. het 90 ton wegende casco door 2 mobiele kranen van de firma Boekestijn te Maasland op de kade gezet en de loods ingereden, 14-4-2012 te water gezet, 13-6-2012 proefvaart op de Nieuwe Waterweg, 15-6-2012 proefvaart op de Nieuwe Waterweg, 12-7-2012 opgeleverd door Scheepswerf De Haas B.V., Maassluis (194) aan Geo Tender IV B.V., Eemshaven, in beheer bij Geo Plus Materieel Verhuur B.V. en Geo Plus B.V., roepsein PCOS. 23-7-2012 bij scheepswerf de Haas te Maassluis gedoopt GEO FOCUS door mevrouw Joos Ockels (echtgenote van astronaut Wubbo Ockels). 235 GT, 40 NT, 34,50 (32,07) x 7,83 x 4,23 x 2,000 meter, 1.302 kW, 2 x Caterpillar C18 ACERT, 17 kn. 8-8-2016 verkocht aan Geo Tender IV B.V., Eemshaven, in beheer bij Geo Plus B.V., Groningen. 8-2026 verkocht naar Zweden (SCTM), 26-8-2026 van Den Helder naar Visby, Zweden, 31-8-2026 te Visby. 9-2026 herdoopt OCEAN FOCUS.

GT VICTORY, IMO 7510626 (NB-292), 2011-2020. Tug, 5-8-1976 opgeleverd als HAABAS aan J.T. Haaland & Sonn AS, Stavanger. 2000 verkocht aan Ødegaard Berging AS., Noorwegen (Buksér og Berging AS., Oslo), herdoopt MULTI MAMMUT. 2011 verkocht aan MTS Group Ltd., vlag: U.K. (2EGC8), i.d. 28-2-2011 en herdoopt MTS VICTORY. 167 GT, 2.675 EPK, ALCO 45A. 2020 verkocht aan Griffin Towage Ltd., U.K., 3-8-2020 herdoopt GT VICTORY. 3-5-2023 verkocht aan Poseidon Ship Recycling Ltd., United Kingdom. 4-2026 verkocht aan Victoria Shipping Ventures S.A., 6-2026 vlag: Panama (HOA5175).

Onderschepping van een sleepboot die drugs smokkelde
Op 1 september 2026 onderschepten de Spaanse politie en de Guardia Civil, in samenwerking met de douane en internationale instanties zoals de Amerikaanse DEA, de sleepboot GT VICTORY in de Atlantische Oceaan nabij de Canarische Eilanden. Het schip vervoerde meer dan 3.300 kilogram cocaïne en probeerde een nieuwe route te openen voor het transport van drugs van de Canarische Eilanden naar het Spaanse vasteland. De achtervolging eindigde in een aanvaring tussen de twee schepen en een vuurwisseling, waarbij de patrouilleboot aanzienlijke schade opliep en verschillende bemanningsleden van de GT VICTORY gewond raakten. De ernst van hun verwondingen is niet bekendgemaakt. De acht aangehouden personen – Albanezen en Filipino's – werden overgebracht naar Gran Canaria, waar ze in hechtenis bleven in afwachting van hun verschijning voor de rechter. De zaak werd behandeld door de Nationale Rechtbank. De sleepboot werd in beslag genomen en vastgezet in de haven van Santa Cruz de Tenerife.
Tijdens de doorzoeking van de sleepboot ontdekten de Spaanse veiligheidsdiensten 139 balen drugs met een totaal gewicht van 3.361,32 kilogram. Tests op de in beslag genomen drugs bevestigden dat het om cocaïne ging. Het betreft een van de grootste drugsvangsten ooit op de Canarische Eilanden, alleen overtroffen door de vangst van afgelopen mei aan boord van de ARCONIAN; met 30.215,84 kilogram blijft dat de grootste drugsvangst ooit in Spanje. (Timsen, 2-9-2026).

MAASSTROOM, IMO 1152587, EuroCarrier 2712, 297 GT, 7-10-2025 (e) kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 617, 8-8-2025 bij Neptune Shipyards te Hardinxveld-Giessendam te water gezet door de bok WEESLIFT 1, door de SCHELDESTROOM naar Aalst gebracht om afgebouwd te worden, 9-2026 geplande oplevering als MAASSTROOM aan Neptune Shipyards B.V., Hardinxveld-Giessendam, in beheer bij Van Wijngaarden Marine Services B.V.

MAERSK TRACKER, IMO 7382421, Offshore Tug/Supply Ship, 850 GT, 12-1974 opgeleverd als MAERSK TRACKER. 1988 herdoopt TRACKER I. 1988 herdoopt SCOTIAN SURF. 1982 herdoopt ATLANTIC SURF. 1996 verkocht aan Parana Logistica S.A., Buenos Aires, Argentinië (LW9825), 1996 herdoopt ATLANTIC SURF I. 2019 herdoopt ATLANTIC DAMA. (Foto: Willem Koper).

ATLANTIC DAMA aan de grond gelopen voor de kust van San Antonio Este
De ATLANTIC DAMA liep op de ochtend van 8 augustus 2026 aan de grond tijdens een manoeuvre nabij de haven van San Antonio Este, Argentinië. Het schip lag aangemeerd aan kade 2 van de Overseas Pier, vlakbij de ankerplaatsen van de Patagonia Norte Port Terminal. Het schip was onderweg naar het drijvende dok en kwam vast te zitten op een zandbank, op ongeveer 75 meter van de kust en buiten de vaargeul. De kustwachtpost van San Antonio Este onderhield constant contact met de kapitein van het schip, die meldde dat zowel de bemanning als de passagiers in goede gezondheid verkeerden. Gezien de situatie wachtte het schip op het volgende hoogtij om te proberen zichzelf los te krijgen. Rond 17:20 uur begon het met de losmaakmanoeuvres en wist het zich succesvol te bevrijden. Het schip bleef vervolgens voor anker liggen in de binnenhaven en meerde rond 20:00 uur weer aan de kade.
Gedurende de noodsituatie had de Argentijnse marineprefectuur het maritieme assistentieprotocol geactiveerd, waarbij constant radiocontact met het schip werd onderhouden en het kustwachtschip PNA 'Río Paraná', samen met personeel van de prefecturen San Antonio Oeste en San Antonio Este, paraat stond om indien nodig in te grijpen.
Tegelijkertijd startte de maritieme autoriteit de bijbehorende administratieve procedures en technische inspecties om de oorzaken van de stranding tijdens havenactiviteiten te achterhalen. Tot nu toe is er geen sprake van noemenswaardige schade of verstoring van de havenactiviteiten. Het schip was gecontracteerd door koolwaterstofbedrijven die olie- en gaspijpleidingen aanlegden langs de Atlantische kust van de Río Negro en zou onderzoek uitvoeren voor geofysici. (10-8-2026).

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

SKANDI AMAZONAS, IMO 9528328 (NB-341/342), Offshore Tug/Supply Ship, 7.099 GT, 4.700 DWT, 28-10-2011 opgeleverd als AMAZONAS aan Norskan Offshore LTDA, Brazilië (PQ4630). 12-2011 verkocht aan Dofcon do Brasil Navegacao, Brazilië, in beheer bij Norskan Offshore LTDA. 7-12-2017 verkocht aan Norskan Offshore LTDA, Brazilië.

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 waterlekkage 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 aan de bergingswerkzaamheden gewerkt, zoals het uitzetten van ankers, het repareren van de romp en het leegpompen van het schip. Op 28 juli werd een sleepverbinding met de wal tot stand gebracht om het schip te stabiliseren tijdens het vlot trekken. (Timsen, 28-7-2026).
Tweede DOF-schip aangekomen
Op 3 augustus arriveerde een tweede schip van de DOF (Department of Fisheries and Oceans) bij Praia Campista en positioneerde zich nabij de gestrande SKANDI AMAZONAS, de SKANDI IPANEMA. Het wegpompen van het water in het schip zou beginnen om het vlot te trekken, een proces dat naar verwachting op 6 augustus voltooid zou zijn. Zodra het schip vlotgetrokken was, zou het naar het eiland Santana worden gesleept voor inspecties, alvorens naar Rio de Janeiro te varen voor reparaties. (Timsen, 4-8-2026).

Offshoreschip na 83 dagen vlotgebracht
Op 6 augustus werd de SKANDI AMAZONAS succesvol vlot gebracht, 83 dagen nadat het schip op 15 mei voor de kust van Macaé, Rio de Janeiro, aan de grond was gelopen. Het was gestrand op een rotsachtig uitsteeksel nabij Pedra do Pescador tijdens de nadering van de haven van Macaé. Verdere werkzaamheden, waaronder het slepen, het voldoen aan milieuverplichtingen en de uiteindelijke bestemming van het schip, zouden nog volgen voordat de operatie formeel werd afgerond.
De kapitein had het schip opzettelijk gecontroleerd aan de grond gezet, waardoor alle bemanningsleden veilig konden evacueren en milieuschade werd voorkomen. Na weken van tijdelijke rompreparaties, het leegpompen van het schip, structurele stabilisatie en andere herstelwerkzaamheden, die werden uitgevoerd onder toezicht van de Braziliaanse marine en de relevante milieuautoriteiten, werd het schip weer vlotgetrokken.
De eigenaar, DOF, had de SKANDI AMAZONAS eerder als een 'Constructive Total Loss' (CTL) verklaard, omdat de reparatiekosten van het schip de verzekerde waarde zouden overschrijden. Het bedrijf ontving vervolgens een schadevergoeding van circa 115 miljoen dollar uit de romp- en machineverzekering. (Timsen, 10-8-2026).

SMIT-LLOYD 44, IMO 7209265, Offshore Tug/Supply Ship, 18-3-1972 te water gelaten bij Scheepswerf "De Waal", Zaltbommel (700), 9-5-1972 opgeleverd als SMIT-LLOYD 44 aan Smit-Lloyd B.V., Rotterdam. 744 BRT, 865 DWT. 1985 verkocht aan Salamander Shipping Ltd., Bahamas, herdoopt LILEN. 1989 verkocht aan Ultragas Smit-Lloyd Ltda, Chili (CA2734). 1991 verkocht aan Chilean Navy, Chili, herdoopt LEUCOTON. 2009 verkocht aan Smir (Chile), vlag: Chili, verbouwd en ingezet in de zalmindustrie, 2009 herdoopt RAPER. 6-2026 meting: 757 GT, 865 DWT. (Foto: Teun van der Zee).

STENA MARIANOS, IMO 8601513 NB-255), Offshore Support Vessel, 3-12-1984 besteld, 20-11-1985: contract gewijzigd voor bare-boat charter bij Odin Beta B.V., Rotterdam, 20-12-1985: contract naar Nedifko 45 C.V., 28-10-1986 kiel gelegd, 10-4-1987 gedoopt STENA MARIANOS, 28-4-1987 te water gelaten, 23, 28 en 29-11-1987 proefvaart, 18-12-1987 opgeleverd als STENA MARIANOS door Dannebrog Værft A/S, Aarhus (189) aan Nedifico XLV C.V., Rotterdam (K/S Difco 45, Kopenhagen) in beheer bij Stena Offshore Ltd., Aberdeen. 4.294 BRT, 1.288 NRT, 2.706 DWT. 91,10 (75,00) x 18,04 x 8,00 x 6,500 meter. Trekkracht 37 ton. 12.064 EPK, 8.874 kW, 4 x Wärtsilä 6RD32D, Oy Wärtsilä Ab, Vaasa. 1988 in beheer bij Workships B.V. 1990 verkocht aan Difco 45 C.V., Rotterdam, in beheer bij Stena Offshore Ltd., Aberdeen. 1993 verkocht aan K/S Difco XLV, Nassau-Bahamas, in beheer bij Coflexip Stena Offshore Ltd., Aberdeen, 1995 in beheer bij Coflexip Stena Offshore Ltd. (fusie Stena Offshore Ltd. en Coflexip S.A.). 1995 herdoopt CSO MARIANOS. 4-1997 verkocht aan Technip Offshore U.K., Nassau-Bahamas, in beheer bij Technip UK Ltd. 2002 verkocht aan Technip Offshore UK Ltd., Bahamas. 24-10-2005 (e) verkocht aan Mermaid Offshore Services Ltd., Bangkok-Thailand, herdoopt MERMAID COMMANDER. 20-4-2009 (e) vlag: Panama. 6-3-2019 (3) verkocht voor sloop. 29-3-2019 van Rayong, Thailand op Sriracha Anchorage, Thailand. 4-2019 opgelegd. 5-2025 vlag: Niue. 12-2025 vlag: onbekend. 2026 joint venture Mermaid Maritime met Mermaid Maritime Public Company Limited. 5-2026 vlag: Panama (3E9555), 7-2026 herdoopt DS MERMAID COMMANDER.

TNS CATCHER, IMO 9412153, Tug, 444 GT, 2-11-2996 te water, 16-4-2007 opgeleverd als TETRA V. 3-2019 herdoopt JTN 363. 8-2019 herdoopt KOMAS 1. 11-2021 herdoopt 309 CHOYANG. 9-2023 verkocht aan TNS Oceantowing Co. Ltd., Zuid-Korea (D7UO), 9-2023 herdoopt TNS CATCHER.

Sleepboot gekapseisd en gezonken

De TNS CATCHER kapseisde terwijl deze samen met twee andere sleepboten de MSC IKARIA VI assisteerde. De onderzoekers vermoeden dat de TNS CATCHER mogelijk overbelast raakte door de spanning in de sleepkabels tijdens een koerswijziging. Twee sleepboten trokken aan weerszijden van de boeg van het containerschip, terwijl een derde vanaf de achtersteven duwde. De TNS CATCHER, die zich aan stuurboordzijde van de boeg bevond, draaide naar stuurboord toen het schip abrupt naar bakboord overhelde en kapseisde.

De snelheid en timing van het schip waren mogelijk niet goed op elkaar afgestemd tijdens de manoeuvre, hoewel nog niet is bevestigd of de sleepboot verstrikt is geraakt in de sleepkabel. Een aanvaring met het containerschip is uitgesloten.

CCTV-beelden van het containerschip lieten zien dat de TNS CATCHER de bocht inzette voordat het schip kapseizde. De sleepboot zonk later op een waterdiepte van ongeveer 87 meter, 6,5 kilometer ten oosten van de haven van Songjeong. Slechte zichtbaarheid onder water belemmert een zoekactie met een ROV (op afstand bestuurbare onderwaterrobot) van de marine. De kustwacht heeft het zoekgebied voor de vermiste bemanningsleden uitgebreid tot 66 bij 40 kilometer en zet 24 schepen en zeven vliegtuigen in.

Een onderzoeksteam van 41 personen heeft AIS-, VDR- en CCTV-gegevens veiliggesteld, terwijl de autoriteiten werken aan het vaststellen van de exacte oorzaak van het fatale ongeluk. Slechts één

Indonesisch bemanningslid overleefde het. Een Zuid-Koreaanse zeeman werd bewusteloos aangetroffen en overleed later in het ziekenhuis, terwijl zes anderen nog steeds worden vermist. (Timsen, 3-9-2026).

TSAVLIRIS HELLAS, IMO 7518965, Salvage Ship/Tug, 1.512 GT, 2.646 DWT, 18-12-1976 te water, 30-9-1977 opgeleverd door Beliard-Murdoch, Ostende (C229) als ABEILLE NORMANDIE aan Solinus Establishment, Frankrijk (FPAQ). 1.401 BRT, 780 DWT. 8.000 EPK, 2 x 20 cyl, 4 tew, S.A.C.M., Mulhouse. 1982 verkocht aan Societé Provencale de Gestion Maritime, Frankrijk. 1987 verkocht aan Ocean Towing Co. S.A., Venezuela, herdoopt SALVOR GENERAL. 1990 verkocht aan Secunda Marine Services Ltd., Canada, herdoopt MAGDELAN SEA. 1991 verkocht aan Lakeland Ltd., Canada. 1993 vlag: Bahamas. 1997 verkocht aan Secunda Marine Services Ltd., Canada. 16-4-2002 in beheer bij Secunda Marine Services Ltd. 3-2004 verkocht aan Astarti Navigation Ltd., Panama (HO3483), 19-3-2004 in beheer bij MCT Inc, herdoopt ZOUROS HELLAS. (2.646 DWT). 7-4-2007 verkocht aan New Star Maritime Enterprises, Panama, in beheer bij Tsavliris Russ en Tsavliris Salvage International Ltd., Piraeus, 4-2007 herdoopt TSAVLIRIS HELLAS. 1-2008 in beheer bij in beheer bij Tsavliris Salvage International Ltd., Piraeus. 2-9-2010 de sleepboot lag afgemeerd in de haven van Ponta Delgada op de Azoren, om assistentie te verlenen aan elk type schip dat sleephulp of bergingswerkzaamheden nodig heeft. 8-1-2015 in beheer bij Tsavliris Russ. 10-2019 in beheer bij Tsavliris Salvage International Ltd., Piraeus. 2026 verkocht voor sloop naar Turkije. 2026 naar Aliağa gesleept door de sleepboot PROTEAS, 24-8-2026 te Aliağa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Arjan Elmendorp, 14-5-2011 Ponta Delgada).

VB EAGLE EYE, IMO 9376218 (NB-341), sleepboot, 25-11-2005 contract, 11-10-2006 kiel gelegd in aanbouw voor Kooren Shipbuilding and Trading B.V., 27-10-2007 te water, 7-3-2006 opgeleverd door ASL Shipyard Pte. Ltd. (819) als BUGSIER 6 aan Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 377 GT, 113 NT, 134,81 DWT, 28,00 (25,978) x 11,80 x 4,20 x 3,500 meter. 5-1-2023 verkocht aan Fako Transport and Shipping Company Limited (Fakoship Ltd.), Kingstown-St. Vincent and the Grenadines (J8B6398), herdoopt FAKO NAMME MENYOLI 2. 15-1-2023 voor de overtocht in beheer bij Redwise Maritime Services B.V., Huizen. 11-1-2023 te IJmuiden door Kotug beslag laten leggen vanwege openstaande rekeningen van Kotug aan Fako's zusterbedrijf Cape Limboh. 6-3-2023 heeft de Rechtbank Rotterdam een kort geding procedure behandeld op het gebied van verbintenissenrecht, wat onderdeel is van het civiel recht. Het zaaknummer is C/10/652547 / KG ZA 23-109, bekend onder ECLI code ECLI:NL:RBROT:2023:1925. 21-6-2023 met de sleepboten AÄRON en ORION van IJmuiden naar Amsterdam en opgelegd. 17-7-2025 door de sleepboot ISA naar de Westerkade te Rotterdam gesleept. 29-12-2025 verkocht aan Boluda Shipping NL B.V., Rotterdam, vlag: St. Vincent and Grenadines (8B6398), in beheer bij Boluda Deutschland GmbH, Bremen. 4-2026 herdoopt VB EAGLE EYE. 6-2026 droog gezet bij scheepswerf De Haas Rotterdam B.V. op de Heijplaat. 8-2026 vlag: België (ORVE), 5-9-2026 bij De Haas Rotterdam B.V. te water gezet door de bok MATADOR 3.

SEAZIP 11, IMO 9929405 (NB-328), Offshore Supply Ship, Monomaran Crewtenders, ontwerp Endurance 2727, 232 GT, 136 DWT, 30-11-2020 kiel gelegd bij Next Generation Shipyards B.V. onder bouwnummer NGS 34, 27-11-2021 proefvaart, 29-11-2021 proefvaart, 10-12-2021 te Lauwersoog gedoopt COS MASTER door mevr. Titia Siertsema (bestuursvoorzitter van Fonds Nieuwe Doen), 10-12-2021 (e) opgeleverd aan Scheepvaartonderneming Cos Master B.V., Lauwersoog, vlag: Nederland (PCOD), in beheer bij Coastwise

Offshore Services B.V. en Scheepvaartonderneming COS Master V.o.F., Culemborg. 232 GT, 73 NT, 57 DWT. 30 passagiers. 27,27 (23,99) x 9,60 x 4,85 x 2,110 meter. 23 kn. 2.896 EPK, 2.132 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew 128 x 157, 2.100 rpm, MAN D2862 LE489, MAN Truck & Bus SE, Neurenberg, 2 Screw Propeller Controllable 636 rpm. 18-4-2025 herdoopt SEAZIP 11. 2-2026 herdoopt MASTER.

Fotos: Teun van der Zee en Koninklijke Marine

ALEXEY SAVRASOV, IMO 9645061, Chemical/Oil Products Tanker, 5.075 GT, 7.013 DWT, 4-2013 opgeleverd als VF TANKER-17, vlag: Rusland (UDHR). 3-8-2023 verkocht aan Ilya Muromets JSC. Rusland, 8-2023 herdoopt LEKSEY SAVRASOV.

Russische schaduwvloottanker in brand na Oekraïense aanval
In de nacht van 6 juli 2026 heeft Oekraïne acht tankers van de Russische schaduwvloot in de Zee van Azov aangevallen, ook een vrachtschip en een hopperzuiger werden tijdens de operatie getroffen.
Lijst van getroffen schepen:
Tanker VENUS III, IMO 9599353, gebouwd in 2011 met een draagvermogen van 7.100 DWT;
Tanker SANAR-1, IMO 9332389, gebouwd in 2004 met een draagvermogen van 5.420 DWT;
De in 2012 gebouwde tanker SANAR-17, IMO 9640554, met een draagvermogen van 7.036 DWT;
Tanker TETI, IMO 9540352, 7.509 DWT, gebouwd in 2010;
In 2013 gebouwde 7.013 DWT tanker ALEKSEY SAVRASOV;
Tanker PENELOPE, IMO 9540364, gebouwd in 2010, met een draagvermogen van 7.476 DWT;
Tanker CLIMENE, IMO 9376593, gebouwd in 2006, met een draagvermogen van 5.600 DWT;
In 2002 gebouwd baggerschip IVAN CHEREMISINOV, IMO 9246657, van 1.274 GT, 1.635 DWT;
De tankers waren allemaal ongeveer 140 meter lang, hadden een laadvermogen van circa 7.000 ton en werden gebouwd tussen 2006 en 2012. Ze staan allemaal op internationale sanctielijsten. (Timsen, 6-8-2026).

AMZAM, IMO 9693745, VLCC, 166.308 GT, 109.544 NT, 320.926 DWT, 5-2014 in aanbouw als SHANGHAI SPIRIT, 25-6-2014 opgeleverd door Shanghai WaiGaoQiao Shipbuilding Co. Ltd., China (H1200) als MILTIADIS JUNIOR aan Miltiadis Junior Carriers Corp., Liberia, in beheer bij Wah Kwong Ship Management (HK) Ltd. en Capital Ship Management Corp. 333,00 (324,00) x 60,00 x . x 22,500 meter. 15,5 kn. 31.139 EPK, 22.918 kW, 7 cyl, 2 tew, 800 x 3720, 62 rpm., MAN 7G80ME-C9.2, Cssc-Mes Diesel Co. Ltd., Shanghai NE-15-11-2013. 2014 in beheer bij Capital Ship Management Corp. 13-11-2024 verkocht aan National Shipping Co. Saudi Arabia, 11-2024 vlag: Saudi Arabia (HZLP), in beheer bij Bahri Ship Management DMCC, Dubai, 11-2024 herdoopt AMZAN. (Foto MILTIADIS JUNIOR: Hannes van Rijn, 25-5-2020, Maasmond).

Tanker in brand nadat een projectiel insloeg
Op 24 augustus 2026 om 06:37 uur werd de AMZAM, die voer met een uitgeschakeld AIS-systeem, getroffen door een onbekend projectiel op 63 zeemijl ten westen van Yanbu, ten noorden van de Straat van Bab al-Mandab en nabij de Saoedische Rode Zeekust. De inslag veroorzaakte brand op het hoofddek. Alle bemanningsleden bleven ongedeerd. Het projectiel zou afkomstig zijn uit Jemen, op meer dan 1000 kilometer afstand.
De aan Iran gelieerde Houthi-terreurgroep in Jemen heeft gezegd dat ze het schip voor de kust van Yanbu hebben aangevallen. Ze verklaarden dat hun strijdkrachten een ballistische raket op het schip hadden afgevuurd en dat de aanval een voltreffer en brand aan boord tot gevolg had. Het UKMTO (United Kingdom Military Terrorism Organisation) specificeerde in zijn eerste rapport niet wie de dader was of welk type projectiel werd gebruikt; daarom blijft het Houthi-verhaal over het wapen en de aanvallende partij een eenzijdige bewering die nog niet onafhankelijk is geverifieerd. (Timsen, 24-8-2026).

ARCTIC EXPRESS, IMO 9333591 (NB-341), LNG Tanker, 102.064 GT, 84.303 DWT, 3-7-2007 opgeleverd door Hyundai (1777) als BRITISH EMERALD aan BP Shipping Ltd., Sunbury-on-Thames, U.K., vlag: Isle of

Man. 8-2020 herdoopt KMARIN EMERALD. 6-2022 herdoopt COOL RIDER. 16-10-2025 verkocht aan Sundrop Shipping Ltd., Malta. 2-4-2026 verkocht aan Amazing Global Trading Ltd., 4-2026 vlag: Antigua and Barbuda, 4-2026 Sierra Leone, 2-4-2026 in beheer bij Frion Ship Management LLP, 4-2026 herdoopt QUEEN CASSIOPEIA. 13-5-2026 verkocht aan SMP Techmanagement LLC, Rusland (UAPF9), 28-5-2026 in beheer bij SMP Techmanagement LLC, 5-2026 herdoopt ARCTIC EXPRESS.

Nieuw sanctiepakket tegen tankers en scheepvaart-, bank- en industriële bedrijven.
Het Verenigd Koninkrijk heeft zijn sancties tegen Rusland uitgebreid met een nieuw pakket sancties gericht op scheepvaart-, bank- en industriële bedrijven, waaronder zes schepen die ervan worden beschuldigd Russische energie-export te vervoeren en een in India gevestigd shipping management.
In een sanctiebericht van 6 augustus kondigde het Britse ministerie van Buitenlandse Zaken, Gemenebestzaken en Ontwikkeling 19 nieuwe sancties aan in het kader van het sanctieregime tegen Rusland. Schepen, bedrijven, banken en een persoon werden toegevoegd aan de Britse sanctielijst.
De maritieme maatregelen werden ingeleid met de aanwijzing van de ARCTIC EXPRESS, die ervan werd beschuldigd vloeibaar aardgas uit Rusland naar derde landen te hebben vervoerd. Het schip, dat naar verluidt momenteel onder Russische vlag vaart, werd geëxploiteerd door SMP Tech Management LLP.
Ook Frion Ship Management LLP, een in Mumbai gevestigd scheepsmanagementbedrijf dat naar verluidt de verkoop van de ARCTIC EXPRESS aan Russische eigenaren en onder Russisch beheer heeft ondersteund, werd aangewezen. Het bedrijf is nu onderworpen aan een bevriezing van activa, beperkingen op trustdiensten, maatregelen om bestuurders uit hun functie te zetten en transportsancties.
Het Verenigd Koninkrijk heeft ook sancties opgelegd aan vijf olietankers die Russische ruwe olie of aardolieproducten vanuit Rusland naar derde landen hebben vervoerd.
* PERSEAS (IMO: 9326811, 158,738 DWT), vermoedelijk varend onder de vlag van San Marino.
* TORVIAN (IMO: 9470131, 115.984 DWT), vermoedelijk geregistreerd in Barbados.
* ASTERAS (IMO: 9402263, 115.126 DWT), vermoedelijk geregistreerd in Palau.
* VISUND (IMO: 9378864, 149.944 DWT), vermoedelijk geregistreerd in Palau.
* ZENTURO (IMO: 9346885, 110.295 DWT), vermoedelijk geregistreerd in Barbados.
Volgens de door het VK uitgevaardigde sancties tegen schepen was het de schepen verboden om Britse havens binnen te varen, konden ze worden vastgehouden, mochten ze niet worden gecharterd of geëxploiteerd door Britse personen en waren er beperkingen van toepassing op een breed scala aan maritieme diensten, waaronder chartering, bemiddeling, technische assistentie, financiële diensten en bemanningdiensten.
Het sanctiepakket omvatte ook Northern Engineering LLC, dat actief was in de strategisch belangrijke energiesector van Rusland, vier industriële bedrijven die ervan werden beschuldigd goederen of technologie te leveren ter ondersteuning van de Russische oorlog, en vijf Russische financiële instellingen, waaronder de Ozon Bank en de Russian Export-Import Bank, die te maken kregen met bevriezing van activa en beperkingen op correspondentbankieren.
De meest recente maatregelen onderstreepten de aanhoudende focus van het Verenigd Koninkrijk op het ontwrichten van de maritieme netwerken die de Russische energie-export mogelijk maken. Sinds de inval in Oekraïne heeft Londen steeds vaker scheepvaartgerelateerde sancties ingezet om schepen, rederijen en dienstverleners te treffen die betrokken zijn bij het transport van Russische olie en LNG naar de wereldmarkt. (Timsen, 7-8-2026).

ARIA, IMO 9397559, Chemical/Oil Products Tanker, 29.967 GT, 50.956 DWT, 31-12-2008 opgeleverd als PRISCO EKATERINA aan (beheer) Prisco Singapore Pte. Ltd. 9-2016 verkocht van Levaser Navigation Ltd., Cyprus aan Scops Navigation S.A., vlag: Liberia, in beheer bij Sun Ship Management, 9-2016 herdoopt SCF ANGARA. 1-2022 in beheer bij Orion Fleet Ltd. 21-4-2022 in beheer bij Sun Ship Management en Orion Fleet Ltd. 25-7-2023 in beheer bij Oil Tankers SCF Management FZCO. 2-2024 vlag: Gabon, 5-2-2024 in beheer bij Fornax Ship Management. 8-11-2024 verkocht aan Burgundy Shipping Corp., 11-2024 vlag: Barbados, in beheer bij Orchid Shipmanagement LLC, 11-2024 herdoopt ARIA. 28-5-2025 verkocht aan North Fleet Ltd., St. Petersburg, 5-2025 vlag: Rusland (UAZC4).

TANKER MOEST ACHTERUIT VAREN IN DE OOST-SIBERISCHE ZEE
Rusland heeft een ongekend konvooi van gesanctioneerde olietankers tot op 500 zeemijl van de Noordpool gestuurd. De vloot vaart nu een van de meest noordelijke commerciële scheepvaartroutes ooit in het Arctische gebied, waaronder de DINASTY, VIKTOR BAKAEV, VOSTOCHNY PROSPECT, LITEYNY PROSPECT, JAGGER en LIGOVSKY PROSPECT. De vloot had zich de afgelopen weken in de Karazee verzameld. Satellietbeelden toonden een deel van de vloot op 5 augustus 2026, op weg naar het noorden.
De vloot vervoerde ruwe olie van Arctische exportterminals naar Aziatische afnemers. Rusland bleef de Noordelijke Zeeroute steeds vaker gebruiken tijdens het zomerseizoen om de vaartijden te verkorten en de afhankelijkheid van betwiste wereldwijde scheepvaartroutes zoals de Zwarte Zee te verminderen. Rusland heeft de export van ruwe olie via de Arctische route naar het oosten de afgelopen jaren gestaag uitgebreid, als gevolg van de herbestemming van energietransporten naar Azië na de sancties die werden opgelegd na de invasie van Oekraïne.
Op de huidige positie van de vloot bevonden zich slechts vier schepen verder naar het noorden: de Zweedse ijsbreker ODEN, de Chinese poolijsbreker XUE LONG, de Noorse onderzoeksijsbreker KRONPRINS HAAKON en het ijsklasse expeditieschip VIRGO. De route plaatst de Russische Arctische olievloot bij de meest noordelijke commerciële schepen die ooit zijn geregistreerd. De route loopt ten noorden van 81

graden noorderbreedte, ongeveer 10 graden noordelijker dan Utqiagvik in Alaska, dat op ongeveer 71 graden noorderbreedte ligt.
De ongebruikelijk noordelijke route weerspiegelde de onregelmatige ijsomstandigheden op zee. Hoewel de ijsconcentraties ten noorden van Severnaya Zemlya en in een groot deel van de Laptevzee al waren verdwenen, bleef er in de Straat van Vilkitsky hardnekkig ijs liggen, waardoor de autoriteiten besloten om het commerciële scheepvaartverkeer om de noordkant van de archipel heen te leiden. Verder naar het oosten bleef de reis echter een uitdaging. Er lag nog steeds aanzienlijk zee-ijs op delen van de Oost-Siberische Zee. Drie Russische nucleaire ijsbrekers waren ingezet om commerciële schepen te begeleiden langs de Noordelijke Zeeroute. De moeilijkheden werden duidelijk toen de ARIA op 31 juli van koers veranderde in de Oost-Siberische Zee, mogelijk als gevolg van de zware ijsomstandigheden verderop. (Timsen, 6-8-2026).

BAM ARION, MO 9414450, Bulk Carrier, 19,999 GT, 16-7-2012 opgeleverd Tsuji Heavy Industries Jiangsu, Zhangjiagang als FENGLI 11. 31-3-2014 PNR Marine Trading XII LLC, Isle of Man, in beheer bij Synergy Maritime Pvt Ltd., 2014 herdoopt VENUS BAY. 2021 verkocht aan Apollo Asset Ltd, Isle of Man, 7-2021 herdoopt KYRI BAY. 15-6-2022 in beheer bij Pioneer Marine Hellas S.A., Athene. 1-2024 verkocht aan Kyri Shipping S.A., Isle of Man, in beheer bij Pioneer Marine Hellas S.A., Athene en V Ships Ship Management India, Pvt. Ltd. 23-4-2024 verkocht aan Bam Arion Co., Marshall Islands (V7A6625), in beheer bij Pioneer Marine Hellas S.A., 4-2024 herdoopt BAM ARION. 22-5-2026 te Rotterdam, Waalhaven. 9-2026 in Waalhaven herdoopt NATALIE. (Foto: Pieter Inpijn, 8-5-2025, Rouen).

De BAM ARION in de Waalhaven
Na maanden wachten krijgt de bemanning van het schip BAM Arion eindelijk het welverdiende salaris van in totaal 200.000 euro. Sinds mei ligt de bulkcarrier aan de ketting in de Waalhaven. Vrijdagochtend is het schip in Rotterdam geveild voor zo'n 8 miljoen euro.
De BAM Arion is één van de vier schepen van BAM Shipping. De vloot behoort tot Blue Astra Maritime, een Griekse rederij die vaart onder de vlag van de Marshall Eilanden. De schepen zijn vorig jaar verduurzaamd waarbij ook Damen Shipyards een rol heeft gespeeld. De financiële dekking van onder meer dat project is mogelijk gemaakt met geld van de Nederlandse staat.
(NB: De andere schepen: BAM PROTEUS, IMO 9343625, 2007, General Cargo Ship, 20.236 GT, BAM TRITON, IMO 9414474, 2012, General Cargo Ship, 19.999 GT en BAM DESPINA, IMO 9517549, 2009, General Cargo Ship, 21.497 GT).
Alleen zijn er inmiddels twijfels over bedrijven die steun hebben aangevraagd en de tussenpersonen. Begin juli maakt staatssecretaris Eerdenburg (Financiën) bekend dat fraude in veertien dossiers wordt onderzocht. Dezelfde dag laat de FIOD weten dat invallen zijn gedaan in Nederland en Oostenrijk. De drie verdachten, een vrouw en twee mannen, zitten inmiddels niet meer vast, aldus een FIOD-woordvoerder.

Beslag leggen
Damen Shipyards krijgt niet al het geld waarop het meent recht te hebben. Het laat als eerste bedrijf beslag leggen op de vloot van Blue Astra Maritime. Atradius, dat namens de Nederlandse overheid de zaak behandelt, volgt daarna. De schepen komen aan de ketting te liggen in Rotterdam, Sfax (Algerije), Belfast (Noord-Ierland) en Denemarken.

Zorg voor bemanning
Voor de bemanning van onder meer de BAM ARION breken zware tijden aan. "Sinds mei wachten ze op hun salaris", vertelt Kirsten Boele, die als advocaat het woord namens de bemanning doet. "Gelukkig hebben Atradius en het Havenbedrijf Rotterdam geholpen bij het zorgen voor de bemanning en dat het thuisfront ook in het levensonderhoud kan voorzien."
Boele heeft vrijdagmorgen in Rotterdamse rechtbank met kantoorgenoot Mark Hofman de leiding bij de veiling, aangevraagd door de zeventien bemanningsleden. Verrassend veel partijen blijken geïnteresseerd. Het is niet alleen een interessant schip, maar mogelijk ook het gevolg van de publiciteitsgolf na een artikel in het FD over de mogelijke fraude. "De vorige keer was er maar één partij", vertelt rechter Petra de Bruin als inmiddels bijna veertig personen hebben plaatsgenomen in een grotere rechtszaal.

Toehappen
De rechter houdt toezicht op het verloop van de veiling. De deurwaarder slingert de miljoenen de zaal in, waarna het aan de belangstellenden is om toe te happen. Na twee ronden eindigt de teller op 9,4 miljoen Amerikaanse dollars oftewel 8 miljoen euro. Volgens ingewijden een prijs die recht doet aan de marktwaarde.
Het mooie in het maritieme recht is dat de zeevarenden als eerste recht hebben op een deel van de buit. In hun geval circa 200.000 euro. De nieuwe eigenaar neemt vanaf zaterdag alle zorgen over wat betreft de BAM ARION. Dat betekent ook dat de bemanning op korte termijn wordt afgelost en naar huis kan. Wat er met de andere drie schepen gebeurt, is onbekend. (© Rijnmond, 28-8-2026).

BBC KONAN, IMO 9220641 (Z-12), Ro-Ro Cargo Ship, 24-9-1999 kiel gelegd, 19-5-2000 te water gelaten, 30-6-2000 (GL) opgeleverd door P+S Werften G.m.b.H., Wolgast (494) als SCAN FINLANDIA aan Schiffahrtsgesellschaft M.S. "Scan Finlandia" m.b.H. & Co. K.G., Isle of Man, in beheer bij Scanscot Shipping Services (Deutschland) G.m.b.H., Hamburg, 628 TEU, 2001 verkocht aan Snaefell Ship Management Ltd., Isle of Man, in beheer bij Scanscot Shipping Services (Deutschland) G.m.b.H., Hamburg, 6-9-2005 herdoopt RICKMERS FINLANDIA, 6-10-2006 herdoopt BBC FINLANDIA, 2007 verkocht aan Schiffahrtsgesellschaft M.S. "Rio Konan" m.b.H. & Co. K.G., Isle of Man, in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg, 17-7-2007 herdoopt BBC KONAN, 9-2009 vlag: Duitsland, 3-2011 (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., Hamburg. 21-7-2012 in beheer bij Wilhelmsen Ahrenkiel Bulk GmbH & Co. K.G. 10-2013 herdoopt RIO KONAN. 14-4-2014 in beheer bij Kaalbye Shipping Ukraine KSU, 4-2014 herdoopt OCEAN DREAM. 1-2019 herdoopt GLOBAL CARRIER. 15-2-2019 in beheer bij Navigarden LLC. 21-6-2021 verkocht aan MG-Flot LLC, 6-2021 vlag: Rusland (UBGW3), 6-2021 herdoopt STELLA-MARIA. 2-2022 herdoopt LADY MARIIA.

Russisch schip getroffen door drones bij Kreta
Drones hebben de LADY MARIIA op 6 september 2026 nabij Kreta aangevallen, terwijl het schip van Oran naar Syrië voer. Het schip werd ongeveer twaalf keer geraakt. Er brak brand uit aan boord. De Oekraïense militaire inlichtingendienst meldde dat het schip werd gebruikt voor het transport van wapens van Syrië naar Rusland en opereerde op de route Novorossiysk-Tartus. Het schip was onderworpen aan sancties van de VS en Oekraïne. (Timsen, 7-9-2026).

BORIS DAVYDOV, IMO 9768394, LNG Tanker, 128.806 GT, 38.641 NT, 96.765 DWT, 4-12-2018 opgeleverd Hanwha Ocean Co. Ltd., Zuid-Korea (2428) als BORIS DAVYDOV aan Hai Kuo Shipping 1605 Limited, Cyprus (5BBK5), in beheer bij Sovcomflot en Dynagas Ltd. 19,5 kn. 61.140 EPK, 45.000 kW, ABB, ABB Oy Marine & Ports, Helsinki. (Foto: Roel Zwama, 12-2-2020).

Scheepswerf Fayard ontvangt opnieuw een tanker met LNG van Yamal LNG
De Fayard-scheepswerf in Odense stond op het punt de BORIS DAVYDOV te ontvangen, de derde LNG-tanker met Russische connecties deze zomer, terwijl het bedrijf tegelijkertijd Rusland zou vertegenwoordigen op een internationale handelsbeurs. De tanker meerde op 27 augustus 2026 aan net ten noorden van de Odensefjord, waar Fayard gevestigd is. Het schip maakte deel uit van een gespecialiseerde vloot Arc7 LNG-ijsbrekers die gas vervoerden voor het Russische Yamal LNG-project. Sinds de laatste onderhoudsbeurt bij Fayard in september 2023 heeft het schip 50 ladingen Russisch Yamal LNG vervoerd ter waarde van ongeveer 1,9 miljard euro (2,2 miljard dollar).
Het Yamal LNG-project, gelegen op het Arctische schiereiland Yamal in Rusland, is een van de grootste LNG-projecten van het land en is goed voor meer dan 60% van de totale LNG-export. De energieverkoop speelde een cruciale rol in de financiering van de Russische oorlogsinspanningen in Oekraïne. (Timsen, 27-8-2026).

CMA CGM PETRA, IMO 9977701, Container Ship, 74.739 GT, 86.715 DWT, 8000 TEU, 5-9-2024 te water gelaten onder bouwnummer HD HYUNDAI SAMHO 8190, 16-12-2024 opgeleverd als CMA CGM PETRA aan Petra 8190 Bail 10 SAS, Frankrijk (RIF) (FNXX), in beheer bij CMA CGM S.A. The French Line, Marseille en CMA Ships SAS.

Brand in containerlading
Op 23 augustus 2026 brak er brand uit in een laadruim van de CMA CGM PETRA tijdens een vaart door de Straat van Malakka, onderweg van Singapore naar Lamu in Kenia. Het schip maakte deel uit van de KILIMA-dienst, die Colombo, Lamu, Mombasa en Dar es Salaam aandeed. Een bergingsploeg werd ingeschakeld om te helpen bij de blus- en bergingswerkzaamheden. De brand werd succesvol geblust en er vielen geen gewonden of milieuvervuiling. De bergingswerkzaamheden werden voortgezet en het schip bleef in de wateren voor de kust van Penang. (Timsen, 2-9-2026).

DERYA, IMO 9569700, Crude Oil Tanker VLCC, 165.784 GT, 319.295 DWT, 7-6-2013 opgeleverd als DENIZ aan National Iranian Tanker Company (NITC).10-2013 herdoopt DRAGON. 10-2014 herdoopt DERYA. 7-2016 vlag: Panama. 3-2019 vlag: Iran (EPJF7). 9-2024 verkocht aan Dongu Shipping Ltd., Iran, in beheer bij National Iranian Tanker Company (NITC).

CENTCOM heeft nog vijf tankers aangevallen
De strijdkrachten van het Amerikaanse Centraal Commando (CENTCOM) hebben op 8 september 2026 vijf Iraanse olietankers vernietigd, nadat de Islamitische Revolutionaire Garde (IRGC) in de twee voorgaande dagen tweemaal een oorlogsschip van de Amerikaanse marine had bestookt met ballistische raketten.
Het Amerikaanse oorlogsschip wist de Iraanse aanvallen succesvol te ontwijken en zette de patrouille in de regionale wateren voort. Er werden geen gewonden gemeld.
Als reactie op de meest recente aanvallen van Iran heeft het CENTCOM de tankers KAVIZ (IMO 9282041, 62.929 GT, 115.392 DWT, vlag: Comoros (FALSE), ex AXEL SPIRIT van Teekay), CHARMINAR (IMO 9318022, 30.053 GT, 50.922 DWT, vlag: Comoros (VALS), HORIZON 1 (IMO 9130456, 4.924 GT, 4.686 DWT, LPG Tanker) en de RIESCO (IMO 9251822, 57.567 GT, 106.500 DWT, vlag: Zimbabwe (VALS) ex BRITISH WILLOW) in de Golf van Oman aangevallen, evenals de DERYA nabij het eiland Kharg. De RIESCO kreeg slagzij naar stuurboord en zonk met de boeg vooruit. De DERYA liet de reddingsboten niet zakken vóór de aanval. De havenautoriteiten van Kharg stuurden daarop talloze sleepboten en loodsschepen naar het schip om de bemanning aan wal te brengen.
De Amerikaanse strijdkrachten gaven de bemanningen doorgaans opdracht het schip drie uur voordat de schepen werden aangevallen en onbruikbaar werden gemaakt, te verlaten. Iran gebruikte de tankers als onderdeel van een schaduwnetwerk van miljarden dollars dat de Revolutionaire Garde en haar regionale bondgenoten financierde. (Timsen, 9-9-2026).

ERECTER, IMO 9315082, Crude Oil Tanker VLCC, 158.912 GT, 301.021 DWT, 3-1-2008 opgeleverd als BW EDELWEISS aan Saval Ltd., Hong Kong, China (VRDJ9), in beheer bij BW Maritime Pte. Ltd. 2009 in beheer bij BW Fleet Management Pte. Ltd. 28-4-2017 verkocht aan DHT Edelweiss Inc., Hong Kong, China, in beheer bij DHT Management AS en Goodwood Ship Management, 2017 herdoopt DHT EDELWEISS.
2027 verkocht als onderdeel van een totaalpakket: BW EDELWEISS $ 45,0 miljoen / BW LOTUS 53,7 miljoen / BW PEONY 53,7 miljoen / DAEWOO 5438 $ 86,1 miljoen / DAEWOO 5437 $ 86,1 miljoen / BW OPAL $ 64,2 miljoen / BW BAUHINIA $ 41,0 miljoen / BW UTIK $ 23,2 miljoen / BW LAKE $ 30,9 miljoen / BW LION $ 30,9 miljoen Verkocht aan kopers uit Bermuda (DHT Holdings) voor $ 256,0 miljoen aan aandelen, $ 177,0 miljoen aan contanten en $ 104,0 miljoen aan schulden. (arnekiel, 20-3-2017).
2020 in beheer bij Trafigura Maritime Logistics en Goodwood Ship Management.

7-9-2022 verkocht aan Summer Lotus Ltd., Hong Kong, China, in beheer bij Lucky Ascend Ship Management Ltd., 2022 herdoopt ACE PORTER. 13-4-2023 verkocht van Happy Vast Ltd, Hong Kong, China aan Typical Profit Ltd., Hong Kong, China, in beheer bij Columbia Shipmanagement Pte. Ltd., Singapore, 4-2003 herdoopt ERECTER. (Foto: Leen van der Meijden, 9-7-2011, Europoort, 5e Pet.).
&
SEA V, IMO 9332535, Crude Oil Tanker VLCC, 160.782 GT, 317.788 DWT, 18-9-2006 kiel gelegd, 7-2-2007 opgeleverd als WAFRAH aan National Shipping Co, Saudi Arabia, vlag: Bahamas, in beheer bij Bahri Ship Management DMCC. 6-2020 vlag: Saudi Arabia. 3-2025 verkocht aan Summer Lotus Ltd., 3-2025 vlag: Panama, in beheer bij Silky Dawn Ltd., 3-2025 herdoopt SEA V. 8-4-2025 verkocht aan Delighted Elite Ltd., Panama, in beheer bij Silky Dawn Ltd., Shanghai. 6-2025 vlag: Hong Kong, China (VRWX5).
&
HESTIA, IMO 9310654, Crude Oil Tanker VLCC, 160.246 GT, 299.990 DWT, 8-3-2005 opgeleverd als AQUARIUS WING aan Glint/Cabiria, Panama, in beheer bij NS United Marine Service Corp. 2-2014 in beheer bij NS United Kaiun Kaisha Ltd. 31-3-2015 in beheer bij NYK Line en NYK Shipmanagement Pte. Ltd. 23-8-2019 verkocht aan Maridaki Shipping Co. Ltd., 8-2019 vlag: Liberia, in beheer bij Goodwood Ship Management, 8-2019 herdoopt MARIDAKI. 19-7-2022 verkocht aan Hestia Shipping Co. Ltd., 7-2022 vlag: Hong Kong, China (VRUW3), in beheer bij Higo Tankers Pte. Ltd., 7-2022 herdoopt HESTIA. 7-4-2023 in beheer bij Higo Tankers Pte. Ltd. en Nanjing Changde Shipping Co. 9-2024 verkocht aan Enown Standard Ltd., Hong Kong, China, in beheer bij Higo Tankers Pte. Ltd. en Nanjing Changde Shipping Co. 8-12-2025 verkocht aan Art Delight Investment Ltd., Hong Kong, China, in beheer bij Art Delight Investment Ltd., Hong Kong en Nanjing Changde Shipping Co.
&
V PROSPERITY, IMO 9849863, VLCC, 153.947 GT, 106.634 NT, 299.682 DWT, 3-1-2020 opgeleverd door HD Hyundai Samho Co. Ltd. (8009) als V PROSPERITY aan Pacific VLCC No 4 S.A., Marshall Islands (V7A2301), in beheer bij Sinokor Merchant Marine Co. Ltd. en Fleet Management Ltd., Hong Kong. 330,00 (324,03) x 60,00 x 29,60 x 21,700 meter. 14,8 kn. 33.288 EPK, 24.500 kW., 7 cyl, 2 tew, 800 x 3720, 66 rpm., HHI-MAN, Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd., Engine & Mach. Division, Ulsan NE-19-7-2019. 18-1-2021 in beheer bij Sinokor Merchant Marine Co. Ltd. en Syncro Shipping Co. Ltd., Seoul. 29-11-2024 verkocht aan V Prosperity S.A., Marshall Islands (V7A2301), in beheer bij SK Shipping Co. Ltd., Busan en Syncro Shipping Co. Ltd., Seoul.
&
SINGAPORE PROSPERITY, IMO 9419967, VLCC, 159.869 GT, 98.188 NT, 301.861 DWT, 25-2-2011 opgeleverd door Japan Marine United Corporation, Kure Shipyard als FPMC C KNIGHT aan FPMC Knight Marine Corp., Liberia (A8XJ3), in beheer bij Formosa Plastics Marine Corp. 333,00 (325,00) x 60,00 x 29,00 x 20,600 meter. 8.385,78 m3 bunkers. 16,05 kn. 36.902 EPK, 27.160 kW, 7 cyl, 2 tew, 840 x 3150, 74 rpm., Wärtsilä, Diesel United Ltd., Aioi, Hyogo, Japan NE-11-8-2010. 10-2025 verkocht aan Avlonia Shipping Ltd., Liberia, in beheer bij Kyklades Maritime Corp. en Virono Maritime S.A., 10-2025 herdoopt NISSOS PSARA. 19-2-2026 verkocht aan Haut Brion 33 Ltd., Liberia, in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd. en Columbia Shipmanagement Ltd., herdoopt SINGAPORE PROSPERITY.

De Revolutionaire Garde stuurde tankers terug
De marine van de Revolutionaire Garde stuurde de SEA V op 19 augustus 2026 terug en benadrukte dat ze, in tegenstelling tot de aanvallen op de tankers van de VAE in de afgelopen dagen, ervoor hadden gekozen om in het geval van dit schip een waarschuwing af te geven.
In totaal hebben twee tankers met banden met China binnen een periode van 24 uur hun uitvaart door de Straat van Hormuz afgebroken.

Een van de tankers werd geïdentificeerd als de SEA V, die vanuit Irak kwam en voor anker ging nabij de ingang van de Straat van Malakka vanuit de Perzische Golf. De HESTIA brak de reis af bij de ingang van de Perzische Golf en meerde af bij de ankerplaats Khor Fakkan. De ERECTER, varend onder de vlag van Hongkong, ging ook voor anker in de Perzische Golf nabij de Straat van Malakka en leek geen poging te ondernemen om de Straat te verlaten.
Twee tankers van het Zuid-Koreaanse Sinokor leken echter de zuidelijke route te hebben genomen: de V PROSPERITY, geregistreerd in Liberia, voer de zeestraat in 'dark mode' binnen en ging voor anker bij Dubai. De SINGAPORE PROSPERITY, eveneens geregistreerd in Liberia en beheerd door Sinokor, leek de zeestraat in 'dark mode' te hebben verlaten en ging ten anker bij Fujairah. (Timsen, 20-8-2026).

CAFFA, IMO 9143611 (NB-338), General Cargo Ship, 2.914 GT, 4.337 DWT, 1997 opgeleverd door Krasnoye Sormovo Shipyard, Nizhniy Novgorod als NIKOLAY SMELYAKOV. 7-3-2012 in beheer bij Inok Shipping N.V., Antwerpen. 5-2003 herdoopt UFA. 12-9-2022 verkocht aan Idan Shipping LLC, Rusland. 12-2022 herdoopt VETLUGA. 9-6-2025 verkocht aan Caffa Shipping Ltd., La Ciotat, Mont Fleuri, Mahe Island Seychelles, vlag: Guinea (FALSE) (3X2107), 6-2025 herdoopt CAFFA. 11-5-2026 te Trelleborg.

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

Definitieve rechterlijke uitspraak over de overdracht van in beslag genomen CAFFA aan Oekraïne
Het Zweedse Hooggerechtshof heeft een definitieve uitspraak gedaan over de overdracht van de in beslag genomen CAFFA aan Oekraïne. Volgens Oekraïne werd het schip gebruikt voor het transport van graan uit de tijdelijk door Rusland bezette gebieden. Het schip werd op 6 maart aangehouden in Zweedse territoriale wateren van de Oostzee. De autoriteiten verdachten de bemanning van het gebruik van een valse vlag en het overtreden van de zeewetgeving. Oekraïne stelde dat het schip betrokken was bij het transport van gestolen graan uit de tijdelijk bezette gebieden van Oekraïne en dat het onder sancties viel.
Op 29 april beval een Zweedse rechtbank de arrestatie van de CAFFA. Begin mei mocht de Russische bemanning het schip verlaten en Zweden verlaten, terwijl het schip zelf in de haven bleef. In juni gaf de rechtbank voorlopige toestemming voor de overdracht van de CAFFA aan Oekraïne, en nu heeft het Zweedse Hooggerechtshof dit besluit definitief bekrachtigd. (Timsen, 5-8-2026).

CAPU ROSSU, IMO 1074527, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles). E-Flexer No.13, besteld door Stena Ro Ro, 12-2-2025 kiel gelegd bij China Merchants Shipbuilding Industry Group Weihai Shipyard Co. Ltd. (W0283), 26-3-2026 opgeleverd als CAPU ROSSU aan Linea Dui Bail SNC, Frankrijk (FPCH), in beheer bij Corsica Linea S.A.S., Ajaccio, Frankrijk. 38.222 GT, 15.066 NT, 6.655 DWT. 204,047 (193,305) x 27,795 x 9,50 x 6,600 meter. 23 kn. 1.000 passagiers, 2.500 meter opstelling. Dienst Corsica-Marseille.

Corsica Linea
Op 20 november 2015 werd de S.N.C.M., een eerdere veerbootmaatschappij die vergelijkbare routes exploiteerde, onder curatele gesteld, nadat ze meer dan een jaar in financiële problemen had verkeerd. De activa van dit bedrijf gingen vervolgens over op Maritime Corse Méditerranée (MCM). Hierop richtte een

consortium van bedrijven, bekend als Corsica Marittima, een nieuw bedrijf op genaamd Corsica Linea, dat op 5 januari 2016 van start ging.
De eerste route werd gestart tussen Marseille en Bastia, aanvankelijk met het schip STENA CARRIER, gehuurd bij Stena Lines, daarna met CORSICA LINEA DUI, gehuurd van Transfennica.
Op 17 februari 2016 kondigden Corsica Linea en MCM hun fusie aan, waarbij alle MCM-eigendommen naar Corsica Linea gingen en Patrick Rocca, de eigenaar, lid werd van Corsica Marittima, het operationele consortium.
In het daaropvolgende jaar werd de voormalige SNCM-vloot opnieuw geschilderd in een nieuwe rood-wit-zwarte kleurstelling. Het enige voormalige SNCM-schip dat niet in de Corsica Linea-vloot werd opgenomen, was CORSE, die is in het voorjaar van 2016 verkocht.
In het boekjaar 2016 schatte Corsica Linea €170 miljoen aan omzet, een stijging van 40% ten opzichte van de activiteiten van SNCM het voorgaande jaar.

In 2019 kondigde Corsica Linea een bestelling aan voor hun eerste nieuwe RoPax-veerboot vanaf Cantiere Navale Visentini in Porto Viro. Een Galeotta kwam in 2023 in dienst op de route Marseille-Bastia en is de eerste veerboot die Corsica bedient en wordt aangedreven door LNG, wat de inzet van Corsica Linea om de energieprestaties en emissies van hun schepen te verbeteren, aantoont. De toetreding van dit nieuwe schip tot de vloot zal ook de volledige overdracht van de Jean Nicoli aan de Maghreb-lijnen mogelijk maken en zo de dienst naar Algerije ontwikkelen met de versterking van de lijn Marseille-Béjaïa en de opening van een nieuwe verbinding naar Skikda. Andere investeringen zullen worden gedaan om de kwaliteit van de dienst te verbeteren, zoals de renovatie van de Middellandse Zee-veerboot. Ook op dit netwerk zal Corsica Linea voor en na het seizoen experimenteren met nieuwe verbindingen van Sète naar Béjaïa en Skikda met het vrachtschip KALLISTE, gecharterd vanuit La Méridionale.
Op 8 januari 2024 kondigde Corsica Linea het tekenen van een contract aan met Stena RoRo voor een tweede nieuw schip, ditmaal een E-Flexer aangedreven door LNG. Het zal in maart 2026 in dienst komen op de routes Marseille-Ajaccio en Bastia, waarbij het wordt gecharterd van Stena met een optie om het later te kopen. Het zal worden gebouwd op de AVIC Weihai Shipyard in Weihai, China. Het schip zal naar verwachting later overstappen op Bio-LNG of e-LNG, in lijn met het doel van het bedrijf om de CO2-uitstoot tegen 2030 met 40% te verminderen. (Wikipedia. Foto: Danielle Casanova, 24-6-2026, Bastia).

CAROLINE BEZENGI, IMO 9224439 (NB-342), 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). 6-6-2026 drie explosies aan boord door onbekende oorzaak.

Olielozing neemt toe en bedreigt beschermde mariene ecosystemen
De olievlek van de CAROLINE BEZENGI is gegroeid van maximaal 20 vierkante kilometer op 24 juli tot 600 vierkante kilometer op 4 augustus. De door sancties getroffen Russische tanker CAROLINE BEZENGI, die deel uitmaakt van de spookvloot, lag meer dan een maand aan de grond nabij het eiland al-Qibliyah. Het schip raakte beschadigd door drie explosies van onbekende oorzaak op 6 juni, waardoor de roer- en pompkamer onder water kwamen te staan en de motor en het roer onbruikbaar werden. Het laatste radiosignaal dat de CAROLINE BEZENGI uitzond, dateerde van 11 juni, toen het schip zich voor de kust van Jemen bevond. Het schip liep tussen 18 en 23 juni aan de grond bij het eiland al-Qibliyah.
Greenpeace en de Nederlandse ngo PAX hebben gewaarschuwd voor een dreigende milieuramp. De tanker had op 11 mei een miljoen vaten ruwe olie geladen bij de Russische terminal van Sheskharis aan de Zwarte Zee. Toen een maand later het laatste signaal werd ontvangen, was de tanker nog steeds geladen. De olievlek verspreidde zich tussen 24 juli en 4 augustus, waarbij grote delen van de kustlijn van het eiland al-Qibliyah werden getroffen. Andere olievlekken verspreidden zich ver op zee, waardoor het beschermde mariene ecosysteem verder werd vervuild en beschadigd. Er lekte nog steeds olie uit het schip op een moeilijk bereikbare locatie. Een volledige breuk van de tanker zou een regionale milieucatastrofe veroorzaken, met gevolgen voor zowel de levens van de Omaanse vissersgemeenschappen als de biodiversiteit in de zee en op het eiland.
In 2025 creëerde Oman een natuurreservaat rond de al-Hallaniyat-archipel – waaronder al-Qibliyah – een schatkamer van mariene biodiversiteit, met koraalriffen, zeegrasvelden en leefgebieden en broedplaatsen voor schildpadden, vogels en met uitsterven bedreigde zeezoogdieren, zoals de bultrugwalvis van de Arabische Zee. De IMO verleende Oman op dat moment bijstand in verband met de olieramp. (Timsen, 6-8-2026. Foto: Royal Air Force of Oman, 13-8-2026).

De operatie om de tanker te stabiliseren is begonnen
Een operatie was gaande om de CAROLINE BEZENGI te stabiliseren, zo maakte risicoadviesbureau Ambrey in Hereford op 13 augustus bekend, een dag nadat de milieuautoriteit van Oman had bevestigd dat olie van de tanker stranden langs de centrale kust van het sultanaat had bereikt. Ambrey werkte samen met de Omaanse autoriteiten. Hun diensten waren ingeschakeld als onderdeel van een omvangrijke internationale respons, waarbij bergingsschepen, vliegtuigen en gespecialiseerd personeel betrokken waren. Ambrey gaf geen details over welke andere landen of bedrijven betrokken waren bij de

bergingspoging van het schip, dat onder de vlag van landen als Kameroen, Palau en Liberia voer. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) volgde de situatie nauwlettend en zou de lopende inspanningen blijven ondersteunen, zonder verdere details te verstrekken.
Het International Oil Pollution Compensation Fund, een samenwerkingsverband van twee intergouvernementele organisaties die zijn opgericht om compensatie te bieden voor olievervuiling, heeft aangegeven niet betrokken te zullen zijn bij de opruimingsoperatie, omdat is vastgesteld dat het incident waarschijnlijk het gevolg was van een oorlogsdaad.

Ambrey verwachtte dat bergingsschepen het wrak spoedig zouden bereiken, terwijl specialistisch personeel al aan boord was gegaan om te beginnen met het stabiliseren van de lading. De uiterst uitdagende situatie werd nog gecompliceerd door het ongunstige weer als gevolg van de jaarlijkse moesson. Zeven van de twaalf ladingtanks lekten inmiddels, en het schip dreigde te breken door de windkracht 40 knopen en de golven van vier meter hoog die kenmerkend zijn voor de Khareef-moesson in Oman.
De olievlek is de afgelopen week aanzienlijk in omvang toegenomen, zo blijkt uit analyses van satellietbeelden. Dit baart zorgen voor de kustlijnen en ecosystemen in de regio, waaronder een zeereservaat dat in 2025 is opgericht voor de kust van de Hallaniyat-archipel.
Greenpeace meldde op 13 augustus dat de olievlek, op basis van satellietbeelden, was gegroeid van 45 vierkante kilometer eind juli tot ongeveer 1300 vierkante kilometer op 12 augustus. De Omaanse autoriteiten schatten de omvang van de olievlek op 10 augustus nog op ongeveer 400 vierkante kilometer.
De Omaanse autoriteiten bevonden zich in een lastige situatie: ze moesten een verlaten scheepswrak afhandelen zonder eigenaar, zonder aantoonbare verzekeraar, zonder functionerende vlagstaat en met een compensatieregeling die oorlog uitsloot en die de regeling mogelijk volledig ongeldig maakte. Ondertussen financierde de gesanctioneerde Russische verzekeraar AlfaStrakhovanie naar verluidt de reddingsoperatie voor de Suezmax, maar pas nadat er vrijstellingen van sancties waren verkregen om bergingsbedrijven in staat te stellen met geld van een aangewezen entiteit te werken. De EU legde het bedrijf in december 2023 sancties op vanwege zijn rol in de verzekering van schepen die Russische ruwe olie vervoerden, wat volgens de EU neerkomt op onregelmatige en risicovolle scheepvaartpraktijken in het kader van resolutie A.1192(33) van de Internationale Maritieme Organisatie. Het Verenigd Koninkrijk voegde de verzekeraar in november 2024 toe aan zijn eigen sanctielijst en het Gerecht van de Europese Unie verwierp in februari 2026 het verzoek van AlfaStrakhovanie om de sanctie ongedaan te maken. Een deel van de kosten van de bergingsoperatie kan worden gedekt door de verkoop van de resterende olielading, die naar schatting zo'n 50 miljoen dollar waard is. (Timsen, 15-8-2026).

De olievlek heeft zich uitgebreid tot het vasteland
Negen weken nadat de Russische schaduwtanker CAROLINE BEZENGI explodeerde en aan de grond liep, bevestigde de Omaanse milieuautoriteit op 10 augustus dat de olievlek zich had uitgebreid tot ongeveer 390 vierkante kilometer en zich nu over een lengte van 449 kilometer uitstrekte. Er was nog geen enkel bergings- of patrouilleschip bij het wrak aanwezig. Volgens de Omaanse milieuautoriteit en het ministerie van Transport, Communicatie en Informatietechnologie werd de olievlek ten noordoosten van de Al Hallaniyat-eilanden waargenomen en bewoog deze zich richting de kust van het vasteland, met het dichtstbijzijnde punt op ongeveer zeven kilometer van de kust.
Uit recente schattingen en modellen blijkt dat de olievlek zich in noordoostelijke richting zal verplaatsen en binnen 48 uur nog eens 121 kilometer zal afleggen, afhankelijk van de wind- en zeeomstandigheden. De autoriteiten merkten op dat de grootte en vorm van de olievlek door natuurlijke verspreiding zouden fluctueren, maar dat de olievervuiling zichtbaar bleef aan het wateroppervlak. De olievlek dreef ten

noordoosten van het eiland Al-Qibliyyah, en er werd gemeld dat er op 12 augustus ook olie Ras Madraka en Masirah Island had bereikt.
De omvang van de olievlek is sinds het vorige artikel enorm toegenomen. Nina Noelle, expert op het gebied van internationale milieurampen bij Greenpeace Duitsland, documenteerde de olievlek op ongeveer 45 vierkante kilometer tot 26 juli, waarna deze groeide tot ongeveer 150 vierkante kilometer op 2 augustus en tot circa 600 vierkante kilometer op 4 augustus.
Op 7 augustus registreerde milieudeskundige Wim Zwijnenburg van PAX, een Nederlandse organisatie die de milieuschade als gevolg van conflicten in kaart brengt, een olievlek van bijna 800 vierkante kilometer. Het officiële cijfer van Oman van 10 augustus, 390 vierkante kilometer, weerspiegelde de dynamische aard van satellietmetingen onder omstandigheden van natuurlijke verspreiding en veranderende windpatronen, en niet een vermindering van de totale hoeveelheid geloosde olie.
Satellietbeelden van Pléiades van 5 augustus, vastgelegd en verspreid door Airbus DS, toonden de 'Caroline Bezengi' die steeds verder onder water verdween en slagzij maakte, met donkere olievlekken die de kustlijn van het eiland Qibliyah bereikten. De positie op de rotsen aan de boeg, met extra rotsformaties aan bakboord en blootliggende riffen op 457 meter van de achtersteven, liet zelfs bij kalm weer vrijwel geen veilige manoeuvreerruimte over voor bergingsschepen.
Een satellietanalyse op 9 augustus toonde aan dat de richting van de olievlek was veranderd. Eerdere beelden lieten zien dat de vlek zich bewoog richting het kustgebied tussen Sharbithat en Ras Madrakah, een afgelegen kuststrook met kliffen die dient als broedplaats voor zeeschildpadden. De beelden van 7 augustus en later lieten zien dat de vlek zich ten noordoosten van Ras Madrakah had verplaatst en de bredere Noord-Arabische Zee instroomde.
De noordelijke Arabische Zee is het belangrijkste foerageer- en kraamgebied voor de Arabische Zeebultrugwalvis – alle 82 exemplaren, die de gehele wereldpopulatie vertegenwoordigen van 's werelds enige niet-migrerende bultrunkondersoort, die genetisch geïsoleerd is geweest gedurende ongeveer 70.000 jaar. Dezelfde openwaterzone is een cruciaal leefgebied voor de bijna bedreigde Jouanin-stormvogel (Bulweria fallax), een zeevogelsoort die voorkomt in de gehele noordwestelijke Indische Oceaan en waarvan de broedkolonies op de eilanden Socotra en Samhah zich direct in het uitbreidingsgebied van de olieramp bevinden.
De eerdere berichtgeving over de olieramp concentreerde zich op het Hallaniyat-eilandenreservaat als de bron van de ecologische schade. Door de uitbreiding van de olievlek in noordoostelijke richting was de schade niet langer primair beperkt tot de eilanden, maar verspreidde deze zich naar de open oceaan. De stromingen zijn opnieuw naar het oosten gedraaid, waardoor het grootste deel van de olievlek rechtstreeks de Arabische Zee in wordt gevoerd. De olie vormt momenteel klonten, wat zowel de ruwe zee als de nog kleine hoeveelheden olie die uit het wrak lekken weerspiegelt.
Het risicomanagementbedrijf Ambrey meldde op 13 augustus dat het de bergingsoperatie coördineerde en een "toonaangevend internationaal bedrijf voor olieverontreinigingsbestrijding" had ingeschakeld. Het bedrijf werkte samen met Oman en andere belanghebbenden om de tanker veilig te stellen. Specialisten zijn met ondersteuning van de Koninklijke Omaanse Luchtmacht (RAFO) al aan boord van het schip gegaan om de omstandigheden aan boord te beoordelen en te beginnen met de stabilisatie van de lading en het schip. (Timsen, 14-8-2026).

Slecht weer belemmert voorbereidingen voor de berging.
Het Omaanse ministerie van Transport, Communicatie en Informatietechnologie zette de hulpverlening na de ramp met de CAROLINE BEZENGI voort in samenwerking met de nationale autoriteiten en Ambrey. De werkzaamheden werden bemoeilijkt door windsnelheden tot 40 knopen en golven van vier meter hoog, waardoor het lastig was om het wrak te benaderen of te betreden. OSRL en het in Oman gevestigde BISCO werden ingeschakeld om de olievervuiling te bestrijden, terwijl het ministerie rubberen olieschermen, apparatuur voor olievlekbestrijding en dispergeermiddelen klaarmaakte, evenals een schip om de materialen naar de strandingslocatie te vervoeren. Beperkte maritieme en hydrografische gegevens over diepten en veilige naderingsroutes maakten het riskant om in de buurt van de tanker te werken, die een slagzij van 17 graden naar bakboord had. Olie en zeewater op het dek maakten de werkgebieden glad en onveilig. Er was geen stroomvoorziening om de apparatuur voor bergingswerkzaamheden aan boord te laten draaien.
De bodem was rotsachtig en niet in kaart gebracht, wat de toegang vanaf zee bemoeilijkte. Er worden met prioriteit onderzoekswerkzaamheden uitgevoerd om te bepalen hoe grotere bergingsschepen kunnen worden aangevaren. Er zijn geen beschutte havens in de directe omgeving voor het aanmeren van maritieme middelen, en de enige mogelijke toegang voor personeel was per helikopter. Er werd onderzocht of het mogelijk was om olie intern over te pompen van beschadigde tanks naar intacte en veiligere tanks. Een dergelijke operatie zou generatoren, pompen en andere apparatuur vereisen.
De vervuiling afkomstig van de gezonken tanker heeft inmiddels een kuststrook van 12 kilometer in Oman, in het gebied Ras Madrakah, getroffen. De olievlek besloeg op 17 augustus een gebied van 2000 vierkante kilometer. Een kuststrook van ongeveer zes tot acht mijl lang is getroffen. Medewerkers van het Nationaal Comité voor Noodbeheer (NCEM) waren bezig de olievlek handmatig op te ruimen. (Timsen, 19-8-2026).

De schade aan de aan de grond gelopen tanker neemt toe
Satellietbeelden van 22 augustus leken erop te wijzen dat de CAROLINE BEZENGI verder in het water was gezonken, mogelijk met enige vervorming van de romp, maar de hoeveelheid lekkende olie leek niet significant te zijn toegenomen. Op de dag van de satellietvlucht bewoog de lekkende oliewolk zich verder

oostwaarts richting de noordelijke Arabische Zee, wat consistent was met een overheersende zuidwestelijke wind, waardoor de hoeveelheid olie die aan land kwam in het gebied rond Ras Madrakah afnam.
Gezien de huidige weersomstandigheden, die naar verwachting nog minstens een week aanhouden, bedroegen de windsnelheden gemiddeld ongeveer 16 m/s, met windstoten tot 26 m/s, en de golfhoogtes meer dan drie meter. Deze omstandigheden zouden het lossen of herverdelen van de lading gevaarlijk maken. Op de beelden waren geen bergingsschepen te zien, noch bij het wrak, noch in de haven van Halliniyat, die Ambrey als basiskamp wilde gebruiken. Ook Ambrey had geen nieuwe informatie over de situatie verstrekt. (Timsen, 23-8-2026).

CARLOTTA, IMO 9978511, Heavy Load Carrier, 16.671 GT, 14.600 DWT, 15-5-2025 te water gelaten onder bouwnummer WUHU W2234, 5-9-2026 geplande oplevering als CARLOTTA aan SAL Heavy Lift GmbH & Co. K.G., Hamburg, vlag: Portugal (Madeira) (DFFQ2). (Foto: SAL Heavy Lift).

ENERGOS WINTER, IMO 9256614 (NB-342), 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 Energos Winter Corp., Marshall Islands (Golar Management Ltd.). 1-2023 herdoopt ENERGOS WINTER. 25-4-2024 in beheer bij Wilhelmsen Ship ManagementLtd., Pasadena TX. 29-7-2026 in de haven van Damietta getroffen door een onbekend projectiel, daarna brak er brand uit aan boord en is weggesleept van het steiger.

Tanker aan de grond gelopen te Damietta
De havenautoriteit van Damietta heeft bekendgemaakt dat de ENERGOS WINTER vlotgetrokken en door sleepboten naar het buitenste ankergebied is gesleept, na ongeveer 14 uur operaties om het schip van de bodem te bevrijden. Het schip is veilig afgemeerd op positie 31.38 NB en 031.44 OL.
SMIT Salvage had een technisch plan voor de operatie gepresenteerd, gebaseerd op inspecties, technische berekeningen en beschikbare gegevens over het schip. Op de ochtend van 9 augustus begaven kapitein dr. Yasser Abdel Latif Ahmed en senior loodsen zich naar het schip. Bij aankomst bleek de zee echter ruw en concludeerden ze dat de weers- en zeeomstandigheden ongeschikt waren om de operatie volgens het oorspronkelijke plan uit te voeren. Gezien de dringende noodzaak om het schip snel vlot te trekken en verdere complicaties te voorkomen, gingen om 08:30 uur senior loodsen en het hoofd van de Centrale Dienst voor Maritieme Zaken aan boord van het schip. Dit bleek een complexe manoeuvre vanwege de ruwe zee en de moeilijkheid om het schip te benaderen. De vlottrekking begon met de deelname van vier sleepboten: de FAHMY (70 ton trekkracht) en de HEDAYA, SALEH en SOLIMAN (elk met een trekkracht van 60 ton).
De sleepboten begonnen aan beide zijden van het schip te trekken en te duwen, terwijl tegelijkertijd ballasttanks werden geleegd om de diepgang te verminderen en het schip van de zeebodem los te krijgen.

Hoewel de sleepboten er bij verschillende gelegenheden in slaagden het schip los te krijgen, verhinderden ruwe zee, hoge windsnelheden en het grote, aan de wind blootgestelde rompoppervlak van het schip – geschat op ongeveer 5.000 vierkante meter – dat het vlottrekken volgens het oorspronkelijke plan kon worden voltooid. Na een beoordeling ter plaatse werd besloten de vlottrekmethode aan te passen aan de feitelijke omstandigheden en twee extra sleepboten in te zetten, de HAMZA (trekkracht van 60 ton) en de ABU ZEID (trekkracht van 50 ton). Dit bracht de totale nominale trekkracht van de zes sleepboten die deelnamen aan de kritieke fase op 360 ton. De vlottrekmethode werd ook aangepast; het schip werd vanaf de achtersteven getrokken in een richting loodrecht op de vaargeul – om de windinvloed op de romp te minimaliseren – terwijl de boeg naar het noorden gericht bleef om ondiepe gebieden te vermijden.
Dankzij de bekwaamheid van de loodsen en sleepbootbemanningen, de snelle inschatting van de veranderende omstandigheden en de strategische herverdeling van de sleep- en duwkrachten, slaagden de deelnemende teams erin het schip los te krijgen, volledig vlot te trekken en naar diep water te slepen. Na het succesvol vlot trekken sleepten, escorteerden en begeleidden de sleepboten het schip met een snelheid van ongeveer drie knopen naar de buitenste ankerplaats. Deze operatie duurde ongeveer vijf uur en eindigde met de veilige aankomst van het schip in de buitenste ankerplaats, op ongeveer 10 zeemijl van de haven van Damietta.
Het schip liet om 20:00 uur het anker vallen in het aangewezen buitengebied. Vervolgens keerden de sleepboten, loodsboten, hoofdloodsen en het hoofd van de Centrale Dienst voor Maritieme Zaken terug naar de kade; de missie was om 22:00 uur voltooid. (Timsen, 10-8-2026. Foto: Port Authority of Damietta/LK).

ENERGOS WINTER zal naar verwachting in het vierde kwartaal van 2026 in de vaart komen
Egypte verwacht dat het Damietta-vergassingsschip ENERGOS WINTER, dat op 29 juli door een droneaanval beschadigd raakte, in het vierde kwartaal van 2026 de werkzaamheden zal hervatten. De schade aan het schip had geen gevolgen voor de Egyptische gasmarkt. De exploratie- en productieactiviteiten in de olie- en gassector zijn na jaren van daling weer toegenomen, met 112 nieuwe ontdekkingen in de afgelopen twee jaar en een stijgende ruwe olieproductie. Een van de ontdekkingen was Eni's Denise-veld in de Middellandse Zee, dat naar schatting zo'n twee biljoen kubieke voet gas bevat. Eni stemde ermee in de productie te versnellen tot eind 2027, een snelle planning voor een diepwaterproject dat normaal gesproken jaren langer zou duren. Egypte hervatte ook de werkzaamheden aan het Narges-veld, dat sinds 2022 onontwikkeld was, en nam BP's Fayoum-4-put in productie met een capaciteit van 80 miljoen kubieke voet gas per dag.
In de Westelijke Woestijn zouden nieuwe putten in de Meleiha-velden eind september in productie gaan, tegelijk met de ingebruikname van andere installaties. De noodzakelijke investeringen waren echter vertraagd door schulden. De nieuwe putten helpen de natuurlijke productiedaling te compenseren. Egypte positioneerde zich als een regionaal gasknooppunt, met werkzaamheden om vier Cypriotische offshore-velden – te beginnen met Cronos – te verbinden met de installaties van het Zohr-veld en de Damietta LNG-exportinstallatie. (Timsen, 1-9-2026).

DESH VAIBHAV, IMO 9297498, Crude Oil Tanker VLCC, 161.248 GT, 110106 NT, 316.409 DWT, 20-12-2004 kiel gelegd, 17-2005 opgeleverd door Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd. (1605) als DESH VAIBHAV aan The Shipping Corp. of India Ltd., Mumbai-India (AUFH). 333,154 (319,038) x 60,011 x 30,405 x 22,500 meter.
14-8-2018 om 08:45 uur ontstond op 52 mijl ten noordoosten van Muscat a/b m.t. DESH VAIBHAV een explosie gevolgd door brand. De reddingsboot werd te water gelaten en er werden reddingsoperaties uitgevoerd om vier bemanningsleden te redden die in het water waren gesprongen. Bij de brand raakte ook een bemanningslid gewond, die met een reddingshelikopter naar de wal werd gebracht. Verschillende ondersteunende schepen assisteerden bij de reddingsoperaties, waaronder de ARVA SPIRIT, JAG LAVANYA, DESH VISHAL, een onbekend containerschip van Maersk, een Omaans oorlogsschip en de Iraanse marine. De tanker voer in ballast van Halul Island naar Fujairah. Het schip was eerder gecharterd door Reliance om op 27 juli 270.000 ton ruwe olie vanuit de Perzische Golf naar Jamagar te vervoeren. Het schip zou vervolgens op 15 augustus nog eens 270.000 ton ruwe olie van Ras Tanura naar Kochi vervoeren voor BPCL. Hoewel het vuur nu geblust was, werd de romp nog steeds gekoeld met waterkanonnen om te voorkomen dat het vuur opnieuw zou oplaaien. (Timsen, 14-8-2018).
29-3-2019 na reparatie in de vaart.
&
LESVOS, IMO 9772321, Crude Oil Tanker, 82.605 GT, 149.999 DWT, 6-9-2017 opgeleverd als LESVOS aan Bluefish Shipping Ltd., Malta (9HA4523), in beheer bij Dynacom Tankers Management Ltd., Athene.

Tankers verlieten de Rode Zee in het donker.
Nadat de met Iran verbonden Houthi's op 20 juli een maritiem embargo tegen Saoedi-Arabië hadden afgekondigd, waarmee een nieuw front tegen de VS en hun bondgenoten in de oorlog tegen Iran werd geopend en de aanvallen op tankers werden uitgebreid, slaagden de LESVOS (IMO: 9772321) en de DESH VAIBHAV erin de Rode Zee te verlaten met hun AIS-transponders uitgeschakeld. De LESVOS vervoerde ongeveer een miljoen vaten Saoedische ruwe olie naar een onbekende bestemming. De DESH VAIBHAV, met twee miljoen vaten ruwe olie aan boord, was op weg naar Sikka, waar Reliance Industries RELI.NS doorgaans olie ontvangt.

Alle bemanningsleden die de DESH VAIBHAV na een tankexplosie hadden verlaten, zijn weer aan boord gegaan en de tanker is richting de haven gevaren. De SCI (Survey of Civil Instruction) bevestigde dat het schip volledig bemand en operationeel was. Het schip dreef in de Golf van Oman, 75 zeemijl voor de kust van Muscat, nadat er op 14 augustus 2018 om 9.35 uur een explosie in een ladingtank had plaatsgevonden. De brand werd snel geblust met hulp van de Omaanse marine, maar drie mensen werden nog steeds vermist en één werd per helikopter aan land gebracht voor medische behandeling. Op 15 augustus waren er tegenstrijdige berichten over de toestand van de bemanning: de SCI meldde dat er twee doden waren gevallen en dat één gewond bemanningslid in een ziekenhuis in Muscat werd behandeld. Media in de Verenigde Arabische Emiraten meldden echter dat drie bemanningsleden door omstanders waren gered en in een ziekenhuis in Oman waren opgenomen. (Timsen, 3-8-2026).

DOWNY, IMO 9218480, Crude Oil Tanker VLCC, 160.576 GT, 296.977 DWT, 2004 opgeleverd als IRAN DARESTAN aan National Iranian Tanker Co. (NITC), Iran. 2004 herdoopt IRAN DENA. 4-2008 vlag: Malta. 2-4-2008 herdoopt DENA. 2016 verkocht aan Belize Shipping Line Service Ltd., Panama (NITC), 7-2016 herdoopt DOWNY. 2-2019 vlag: Iran (EQYD). 6-8-2019 verkocht aan Citizene Shipping Inc., Iran (NITC).
&
STARK 1, IMO 9171450, Crude Oil Tanker, 81.479 GT, 159.681 DWT, 2000 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd., Okpo als IRAN SEMNAN aan National Iranian Tanker Co. (NITC), Iran. 2-2008 herdoopt SEMNAN. 3-2008 vlag: Malta. 6-2012 vlag: Tanzania. 6-2012 herdoopt CLOVE. 10-2012 vlag: onbekend. 8-2013 herdoopt SPARROW. 11-2014 herdoopt STARK. 6-2016 vlag: Panama, 6-2016 herdoopt STARK I. 2-2019 vlag: Iran (EQWS).
&

KYLO, IMO 9189146, Crude Oil Tanker, 81.236 GT, 160.573 DWT, 2001 opgeleverd als FOUR SMILE aan Ernst Jacob GmbH & Co. K.G. 12-2019 herdoopt METIS. 3-2022 herdoopt MEMPHIS. 10-2024 herdoopt KYLO. 30/07/2025 verkocht aanonbekende koper, vlag: Comoros (D6A4028). 8-2025 vlag: Comoros (FALSE). 8-2026 herdoopt NOXEN. 5-9-2026 geraakt door diverse inslagen. (Foto: FOUR SMILE: Nektarios Papadakis, 11-8-2016, Piraeus Roads).

CENTCOM heeft drie tankers aangevallen.
In een grote escalatie in de Perzische Golf hebben Amerikaanse troepen officieel een "tanker-voor-tanker"-strategie aangenomen en bevestigd dat ze op 5 september 2026 aanvallen hebben uitgevoerd op drie Iraanse olietankers als directe vergelding tegen de Revolutionaire Garde (IRGC). Dit gebeurde nadat Iraanse troepen ballistische raketten hadden afgevuurd op een Amerikaans vliegdekschip en een torpedobootjager. Beide Amerikaanse oorlogsschepen ontweken de aanvallen en er raakte geen Amerikaans personeel gewond.
Het Amerikaanse Centraal Commando (CENTCOM) heeft rechtstreeks teruggeslagen op de Iraanse olie-infrastructuur en twee tankers permanent buiten werking gesteld: de DOWNY voor de kust van Kharg Island, de belangrijkste oliehaven van Iran, en de STARK 1 (IMO: 9171450) bij Jask, die drie waarschuwingen via het VHF-kanaal ontving. In de eerste waarschuwing zei een Amerikaans militair vliegtuig tegen de tanker: "Motortanker STARK 1, dit is het Amerikaanse militaire vliegtuig. Ik maak me klaar om op uw achtersteven te schieten. U heeft 3 minuten om de bemanning van het achterschip te evacueren. Over."
De tweede brief kortte dat in tot één minuut. De derde was de laatste: "Dit was uw laatste waarschuwing... stap in uw reddingsboten en verlaat het schip onmiddellijk."
Tussen de waarschuwingen door waren bemanningsleden in het Perzisch en Urdu te horen praten. Een van hen vroeg of de kapitein en zijn plaatsvervanger op hun post waren. Hem werd verteld dat de kapitein nog sliep.
De tanker vervoerde Iraanse olie en werd in 2018 voor het eerst door Washington gesanctioneerd.

Een derde tanker, de KYLO (IMO: 9189146), werd volledig verwoest in de Golf van Oman nadat het schip op meerdere cruciale plaatsen was geraakt en daardoor onbruikbaar werd, nadat de bemanning opdracht had gekregen het schip te verlaten. Er waren meerdere inslagen op het bovendek van de tanker, gevolgd door twee zware treffers die door de beplating aan bakboordzijde heen bliezen en aan stuurboordzijde naar buiten kwamen, wat overeenkomt met een aanval met een anti-scheepsraket. Het schip bevond zich op dat moment in ballast, waardoor de gevolgen van een olielek beperkt bleven. (Timsen, 5-9-2026).

ELANDRA K2, IMO 1107908, Crude Oil Tanker, VLCC, 163.033 GT, 111.748 NT, 321.084 DWT, 31-7-2026 opgeleverd door Hanwha Ocean Co. Ltd. (5519) als ELANDRA K2 aan HS VLCC No. 1 LLC, Marshall Island (V7B2830), in beheer bij Hanwha Ocean Co. Ltd., Goje, Vitol International Shipping Pte. Ltd., Singapore en LSC SIA, Riga. 331,00 x 60,00 x 30,50 x 20,500 meter,

FILO JET, IMO 8962034, Passenger Ship, 339 GT, 2000 opgeleverd door Iris Catamarans, La Rochelle (02) als IRIS 6-2/2 aan Iris Catamarans, vlag: Spanje (EBUS). 339 GT, 128 NT, 42,80 (38,82) x 10,60 x 4,10 x 1,600 meter. 346 passagiers, 30,5 kn. 6.308 EPK, 4.640 kW, 2 x V16 cyl, 4 tew, M.T.U., M.T.U. Friedrichshafen GmbH, 2 x waterjet. 2001 herdoopt IRIS JET. 8-2003 vlag: St. Vincent and Grenadines. 2-2-2004 in beheer bij Thome Ship Management Pte. Ltd. 2011 vlag: Spanje. 21-3-2017 verkocht aan Irisjet Maritime Co., 3-2017 vlag: Griekenland. 17-8-2019 opgelegd. 3-2020 vlag: Panama. 5-2020 vlag: Griekenland. 3-2024 vlag: Cyprus (5B71910). 3-2024 herdoopt FILO JET. 7-2024 verkocht aan Filo Denizcilik Sti. Ltd., Mersin, vlag: Cyprus (5B71910). 2026 in de vaart gebracht. 30-8-2026 tijdens een reis van Kyrenia, Cyprus naar Tasucu, Turkije met 259 passagiers en 8 bemanningsleden, slagzij gemaakt en omgeslagen, 8 mensen kwamen om en 19 zijn vermist. (Foto IRIS JET: NN/denizhaber.net).

Veerboot met 267 mensen aan boord kapseisde - acht doden, 19 vermisten

Foto FILO JET zinkende: Gadara Medya, Wikipedia.

Op 30 augustus 2026 werd een grootschalige reddingsoperatie op touw gezet in de Middellandse Zee, nadat de FILO JET, met 259 passagiers – onder wie vier Duitsers en drie Iraniërs – en acht bemanningsleden aan boord, onderweg van Kyrenia (Girne) naar Taşucu in Zuid-Turkije, zonk nadat het schip water had gemaakt in de ruwe zee. De havenautoriteiten hadden het schip geen toestemming gegeven om te vertrekken vanwege de ongunstige weersomstandigheden, maar het schip vertrok na een vertraging van ongeveer een uur. Na het binnendringen van het schip probeerde de kapitein nog te keren, maar het kapseizde op ongeveer 4,8 kilometer van Diana Beach bij Kyrenia, waarbij minstens zes mensen om het leven kwamen. 240 van de 267 mensen aan boord van de veerboot, 259 passagiers en acht bemanningsleden, werden gered, terwijl acht mensen omkwamen en reddingsteams nog steeds bezig waren met het zoeken naar 19 vermiste passagiers. Vier kustwachtschepen uit Noord-Cyprus en een passagiersschip namen deel aan de zoek- en reddingsoperatie. Veel schipbreukelingen klampten zich vast aan de omgekeerde romp van de catamaran, anderen sprongen in het water. Het schip zonk uiteindelijk op een diepte van 514 meter.
Ondertussen zette het ministerie van Volksgezondheid van het noorden een vloot ambulances in bij de passagiersterminal van de nieuwe haven van Kyrenia, in afwachting van de aankomst van reddingsboten en andere vaartuigen die gebruikt zouden worden om de schipbreukelingen aan land te brengen. Daar stonden al ambulances klaar.
De operator Filo Denizcilik heeft een speciale crisis- en informatielijn opgezet om een onmiddellijke en accurate informatiestroom te garanderen. (Timsen, 30-8-2026).

Speciaal zoek- en reddingsschip onderweg naar de plek waar het schip is gezonken.
Het zoek- en reddingsschip TCG 'Isin' van de Turkse marine was onderweg naar het gebied waar de FILO JET was gezonken. Het schip is in staat reddingsoperaties uit te voeren tot een diepte van 1000 meter en zou de operaties bij de FILO JET beginnen op een diepte van 514 meter. De ISIN, die was teruggekeerd van Şarköy, bevond zich voor de kust van Çanakkale. Het schip had eerder de TCG ALEMDAR bijgestaan bij de bergingswerkzaamheden aan het Turkse schip GREYWOLF na een incident waarbij matroos Halit Yukay om het leven was gekomen. Het schip was gezonken op een diepte van 68 meter. De ISIN kan onderwateroperaties uitvoeren – zoals reparaties en het bergen van wrakken – met behulp van een op afstand bestuurbare onderwaterrobot (ROV) en een atmosferisch duikpak (ADS).
Erhan Arıklı, de minister van Openbare Werken en Transport van de TRNC, verklaarde dat de veerboot slechts twee maanden eerder nog een inspectie van Turkish Lloyd op de Mediterranean Shipyard had doorstaan. Het onderzoek naar de scheepsramp is uitgebreid. Ünal Üstel, de premier van de Turkse

Republiek Noord-Cyprus, kondigde aan dat de kapitein en zeven bemanningsleden in het kader van het lopende onderzoek zijn aangehouden. (Timsen, 31-8-2026).

Speciaal reddingsschip onderweg naar de plek van de scheepsramp
Op 31 augustus lagen er nog steeds brokstukken verspreid in het water op de plek waar de FILO JET was gezonken. Het zoek- en reddingsschip TCG ISIN van de Turkse marine werd naar het gebied gestuurd waar de 'Filo Jet' was gezonken. Het schip is in staat reddingsoperaties uit te voeren tot een diepte van 1000 meter en zou de operaties op de FILO JET beginnen op een diepte van 514 meter. De ISIN, die was teruggekeerd van Şarköy, werd aangetroffen voor de kust van Çanakkale.
De FILO JET werd in 2000 gebouwd op de Iris Catamarans-scheepswerf in La Rochelle en officieel opgeleverd op 1 juni 2001 onder de naam IRIS JET. De eerste eigenaar was de Franse fabrikant Iris Catamarans. In hetzelfde jaar ging het schip over naar het Spaanse bedrijf Cape Balear SL, geregistreerd in Palamós, en werd het ingezet op de Balearen.
In 2003 werd de veerboot gecharterd door het Turkse bedrijf Meltem Denizcilik voor routes tussen Turkije en het bezette noorden, en voer een beperkt aantal afvaarten op de lijn Tasucu-Kyrenia. Volgens een uitspraak van het Franse Hof van Cassatie van 10 maart 2009 botste de IRIS JET op 26 oktober 2003 tijdens een manoeuvre tegen een pier in Tasucu. Het schip bleef in bedrijf, maar kreeg enkele dagen later te maken met ernstige waterschade. Reparaties werden aanbevolen in een geschikte haven, maar werden niet uitgevoerd voordat de toestand van het schip verslechterde. Het incident leidde vervolgens tot jarenlange verzekerings- en juridische geschillen.
Het schip werd in de haven van Tasucu in beslag genomen vanwege schulden aan werknemers en andere schuldeisers en bleef lange tijd buiten dienst. In de jaren daarna werd het herhaaldelijk geveild, onder meer in 2007 voor 2,425 miljoen dollar en opnieuw in 2014. De exacte duur van de ononderbroken inactiviteit is niet consistent vastgelegd.
In 2017 werd het schip overgedragen aan de Griekse rederij Irisjet Maritime en overgebracht naar Perama voor reparaties, waarbij de naam en de Griekse vlag behouden bleven. Irisjet Maritime stond geregistreerd als eigenaar van 29 mei 2017 tot 2 maart 2024. In 2020 vond een korte overdracht naar het Panamese register onder de naam Kasteknik Denizcilik plaats, waarna de veerboot terugkeerde naar Irisjet Maritime en de Griekse vlag.
In 2024 wisselde de catamaran opnieuw van eigenaar en kwam in handen van het Turkse bedrijf Filo Denizcilik Ltd., dat het schip omdoopte tot ' FILO JET en het weer in gebruik nam op de route Tasucu-Kyrenia. Filo Denizcilik stond geregistreerd als zowel eigenaar als beheerder van het schip; de vorige eigenaar was het Griekse bedrijf Irisjet Maritime. De catamaran had al in 2003 naar Kyrenia gevaren en keerde twintig jaar later terug naar dezelfde route. (Timsen, 1-9-2026).

De Turkse marine heeft opnieuw een zoek- en reddingsschip gestuurd
Na de TCG IŞIN, die op 1 september met haar operatie begon, was ook de TCG ALEMDAR (A 582) onderweg naar het gebied waar de FILO JET was gezonken. De ALEMDAR, die opereert onder het Reddings- en Onderwatercommando van de Turkse Marine, is in staat zoek- en reddingsoperaties uit te voeren tot een diepte van 3.000 meter. Het schip, dat op 28 januari 2017 in dienst werd genomen, beschikt ook over reddingscapaciteiten voor onderzeeërs.
Het doel van de missie was om het wrak op de zeebodem te lokaliseren en te identificeren door middel van een gedetailleerde zoekactie met de systemen van het schip in het gebied waar de FILO JET zonk. Enkele uren na aanvang van de zoekactie werd een object gevonden op een waterdiepte van 550 meter. Zodra het wrak was geïdentificeerd, zouden gedetailleerde zoek- en inspectieactiviteiten beginnen met behulp van een op afstand bestuurbare onderwaterrobot op een diepte van 500 meter – een diepte die als belangrijk werd beschouwd voor reddingsoperaties. De zoekactie werd gelijktijdig, zowel onder water als aan de oppervlakte, 24 uur per dag voortgezet met acht schepen, negen boten, een vliegtuig, zeven helikopters en vijf onbemande luchtvaartuigen die voor de operatie waren ingezet.
Onder de twintig nog vermiste personen bevonden zich achttien Turkse staatsburgers, waaronder kinderen. De andere twee waren Turks-Cyprioten. De lichamen van acht Turkse passagiers werden in de uren na de scheepsramp geborgen. Wrakstukken waarvan wordt aangenomen dat ze van het schip afkomstig zijn, spoelden aan in Lapithos. De zoektocht naar de vermisten gaat voor de derde dag op rij door. Ook zijn er kleding en schoenen gevonden in het zeegebied Vasilia-Orka. Gespecialiseerde schepen richten zich nu op een object op een diepte van ongeveer 550 meter, waarvan wordt aangenomen dat het het wrak is. (Timsen, 2-9-2026).

Tijdens de hoorzitting bleek dat de kapitein zijn vaarbewijs had gekocht
Mustafa Oz, de kapitein van de 'Filo Jet', kocht zijn Hondurese vaarbewijs voor 3.500 dollar, zo verklaarde een politiewoordvoerder op 3 september in de rechtbank. Negen verdachten, onder wie acht bemanningsleden en een aandeelhouder van het exploitatiebedrijf Filo Denizcilik, verschenen voor de rechtbank van het district Kyrenia in Turks-Cypriotische staten.
Op 3 september verschenen alle negen verdachten voor de tweede keer voor de rechter. De vertegenwoordiger deelde de rechtbank mee dat Oz tijdens het verhoor had verklaard dat hij aanvankelijk een vergunning in Turkije had verkregen, maar dat deze ongeldig was geworden nadat hij tien jaar lang niet als kapitein had gewerkt.
To zijn carrière weer op te pakken, nam hij contact op met "een paar mensen in Griekenland" en verkreeg hij, met behulp van zijn oude Turkse rijbewijsnummer, een Hondurees bewijs na betaling van $ 3.500.

Oz ontving vervolgens een begeleidend document van de Turks-Cypriotische autoriteiten, voordat hij de route tussen Kyrenia en de Turkse haven Tasucu in gebruik nam. De Turks-Cypriotische sociale dienst heeft geen gegevens over het bestaan van Oz.
Tijdens de hoorzitting legde de politievertegenwoordiger uit dat de veerboot op ongeveer vier zeemijl uit de kust van Kyrenia was begonnen te breken. De gehele bemanning, inclusief Oz, was na aankomst aan alcohol- en drugstests onderworpen. De resultaten van die tests zijn nog niet bekend.
De eerste stuurman beweerde dat hij Oz had aangeraden niet aan de overtocht te beginnen, en dat de haven van Tasucu op het moment van vertrek, rond het middaguur op 30 augustus, gesloten was en tot 15.00 uur gesloten zou blijven. Desondanks besloot Oz om rond het middaguur uit te varen.
De politievertegenwoordiger vertelde de rechtbank ook dat alle negen verdachten hadden verklaard dat ze wisten dat het schip tijdens eerdere reizen al water had gemaakt, maar merkten wel op dat de golfhoogte op 30 augustus minder dan de helft was van de maximale hoogte van drie meter waarvoor het schip gecertificeerd was.
De politie heeft de woning van de aandeelhouder van het bedrijf doorzocht en een aantal documenten en elektronische apparaten in beslag genomen, die te zijner tijd onderzocht zullen worden. Er zijn brieven gestuurd naar de Turkse autoriteiten om de authenticiteit van de in beslag genomen documenten te laten vaststellen, en er is tevens informatie opgevraagd bij de Turkse meteorologische dienst over de weersomstandigheden in Tasucu op 30 augustus.
Het is bevestigd dat de veerboot in april voor het laatst in de Turkse haven van Adana heeft gevaren. Er is ook informatie opgevraagd over de aard van die vaart.
In het kader van het politieonderzoek zijn al meer dan 200 verklaringen afgenomen, en er moeten er nog bijna 100 volgen. Ook functionarissen van Turk Loydu, het bedrijf dat de veerboot in juni heeft onderzocht en gecertificeerd, zijn inmiddels op Cyprus aangekomen. Hoewel het certificaat geldig was tot 2029, staat in de online database van Turk Loydu dat het certificaat "ongeldig" is. Het is nog onduidelijk of het certificaat ongeldig is verklaard vóór of na het zinken van de veerboot.
De politievertegenwoordiger werd in de rechtbank gevraagd of er structurele schade aan het schip was voordat het op 27 augustus uitvaarde, en zei dat "gezien was dat er water in het passagierscompartiment was gekomen" en dat zowel Oz als zijn eerste stuurman "ervan op de hoogte waren".
Met betrekking tot berichten dat passagiers Oz hadden gesmeekt om terug te keren nadat het schip water begon te maken, maar dat Oz had geweigerd, zei hij: "Als de snelheid van het schip was verminderd zodra de passagiers waarschuwden dat het water begon te maken, was er een kans geweest dat hij langzaam terug naar de haven zou zijn gevaren."
Daarnaast is er informatie opgevraagd bij Turkije over de training die de bemanning heeft gekregen.
Hoewel nu bekend is dat de boot in zijn 26-jarige bestaan minstens één keer bij een ongeluk betrokken is geweest, waren er geen documenten met betrekking tot het ongeluk of de reparatie van het schip bij de havenautoriteiten te vinden.
Alle negen verdachten werden voor nog eens acht dagen in voorlopige hechtenis genomen, terwijl een aandeelhouder van Filo Denizcilik, die door de politie werd gezocht, zich momenteel in Turkije bevindt, en de overige personen die voor de rechter verschenen, nog steeds onderwerp van onderzoek zijn. (Timsen, 3-9-2026).

GAS AURA, IMO 9140592 (NB-342), 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 Recources 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 (IMO: 9109316).
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 de reparaties. (Timsen, 1-9-2026).

12 schipbreukelingen gerepatrieerd
Twaalf Filipijnse bemanningsleden van de GAS AURA zijn in de nacht van 24 juli succesvol gerepatrieerd, nadat ze de twee aanvallen op hun schip hadden overleefd. Het schip lag voor anker in de Zwarte Zee op

12 en 15 juli. Ze arriveerden op de internationale luchthaven Ninoy Aquino (NAIA) - Terminal 3 met Turkish Airlines vlucht TK084 en werden herenigd met hun families.
De zwaar beschadigde GAS AURA werd door de sleepboot AYAZ BEY (IMO: 7531670) naar Aliağa gesleept voor recycling, omdat bleek dat reparatie niet meer economisch haalbaar bleek. Op 28 augustus passeerde het konvooi de Bosporus. De tanker werd op 30 augustus afgeleverd bij de sloopwerf. (Timsen, 6-9-2026).

GASLOG SHANGHAI, IMO 9600528, LNG Tanker, 98.075 GT, 82.104 DWT, 23-1-2013 opgeleverd als GASLOG SHANGHAI aan Gas-Three Ltd., Bermuda (ZCEH4), in beheer bij Gaslog Ltd., Piraeus en Gaslog LNG Services Ltd., Piraeus. 26-10-2021 verkocht aan CL Gas Three Ltd., Bermuda (ZCEH4), in beheer bij Gaslog Ltd. en Gaslog LNG Services Ltd.
&
EGYPT PROSPERITY, IMO 9534004, Crude Oil Tanker VLCC, 164.580 GT, 108.314 NT, 318.663 DWT, 12-4-2011 opgeleverd door Shanghai Wai Gao Qiao Shipbuilding Co. Ltd. (1191) als WU TAI SAN aan Nan Tao Maritime Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Ocean Tankers Pte. Ltd. 330,00 (320,00) x 60,00 x 30,54 x 22,660 meter. 9.361 m3 bunkers, 15 kn. 39.946 EPK, 29.400 kW, 7 cyl, 2 tew, 76 rpm., Hyundai, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. 3-2012 in beheer bij Ocean Tankers Pte. Ltd. en Nova Tankers A/S. 6-2014 in beheer bij Ocean Tankers Pte. Ltd. 17-11-2020 verkocht aan Swalon Maritime Ltd., 11-2020 vlag: Liberia (D5YW9), in beheer bij Zodiac Maritime Ltd. en Fleet Management Ltd., Hong Kong, 11-2020 herdoopt CYAN NOVA. 4-2026 verkocht aan Haut Brion 35 Ltd., vlag: Liberia, in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd. en Fleet Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 4-2026 herdoopt EGYPT PROSPERITY.
&
ON PRIDE, IMO 9945318, Crude Oil Tanker, 62.373 GT, 109.999 DWT, 4-3-2024 opgeleverd als ELANDRA TERN aan Elandra Tern Shipping Ltd., Liberia (5LEQ2), in beheer bij Vitol International Shipping en LSC SIA. 28-11-2024 verkocht aan Elandra Tern Pte. Ltd., Liberia (5LEQ2), in beheer bij Vitol International Shipping en LSC SIA. 23-3-2026 verkocht aan On Pride Inc., Liberia (5LEQ2), in beheer bij ONEX DMCC, Dubai en Anglo-Eastern Tanker Management, Hong Kong.

Drie tankers aangevallen voor de kust van Oman
De LNG-tanker GASLOG SHANGHAI (IMO: 9600528), varend onder de Bermuda vlag voor de kust van Oman, werd in de nacht van 31 juli 2026 getroffen door raketten of andere projectielen. De projectielen beschadigden de machinekamer, waardoor het schip onbruikbaar werd. Er zijn geen onafhankelijke meldingen van slachtoffers of vervuiling.
De EGYPT PROSPERITY ontving op 2 augustus om 20:37 UTC herhaaldelijk bedreigingen via de VHF-radio terwijl het schip oostwaarts voer door Hormuz, ongeveer 20 zeemijl ten noordoosten van Khasab in Oman. De bellers beweerden banden te hebben met de marine van de Iraanse Revolutionaire Garde en waarschuwden dat de tanker zou worden aangevallen. De kapitein hoorde vervolgens een luide explosie op aanzienlijke afstand aan stuurboordzijde, veranderde koers en zette koers richting de buitenste havenzone van Dubai. Het schip en de bemanning werden ongedeerd gemeld.
De onder Liberiaanse vlag varende tanker ON PRIDE (IMO: 9945318) meldde waarschuwingsschoten vanuit het noorden en een explosie op ongeveer 1,5 zeemijl van bakboord, terwijl het schip de territoriale wateren van Oman binnenvoer. De kapitein vermoedde dat het onbekende projectiel op een ander schip was gericht, maar kon dit niet bevestigen. (Timsen, 3-8-2026)

KAIROS, IMO 9236004 (NB-342), 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 schaduwtanker” 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).

Lekkende Russische schaduwvloottanker gemarkeerd door Greenpeace
Op 10 augustus markeerden activisten van Greenpeace het verlaten schip KAIROS van de Russische schaduwvloot, dat voor de kust van Burgas voor anker lag, met een enorme inscriptie. De activisten schreven de boodschap 'GEEN GAS + OLIE' als protest tegen de giftige afhankelijkheid van olie en gas, die oorlogen financiert, corruptie aanwakkert en mariene ecosystemen en lokale gemeenschappen in gevaar brengt.
De actie vond slechts drie dagen plaats nadat de ARCTIC SUNRISE een lekkage van de KAIROS had gedocumenteerd, en enkele weken nadat Greenpeace Bulgarije gegevens had onthuld over tientallen olievlekken rond het schip. Activisten uit Bulgarije, Oekraïne, Spanje, de VS en de Filipijnen sloten zich aan bij het protest.
"Wij, de burgers, betalen voor deze giftige afhankelijkheid - sommigen via onbetaalbare rekeningen, anderen - met ons leven. Het brengt ook de Zwarte Zee in gevaar. Of ze nu van tankers of platforms komen, olie en gas veroorzaken vervuiling en bedreigen mariene ecosystemen en kustgemeenschappen die voor hun levensonderhoud afhankelijk zijn van de zee. Maar we hebben geen tweede Zwarte Zee. Daarom staan we erop dat deze beschermd wordt", aldus Martin Tomov, coördinator van de campagne "Leef de Zwarte Zee zonder olie en gas" bij Greenpeace Bulgarije.
“De situatie in de Zwarte Zee is kritiek. Het is een van de snelst opwarmende zeeën ter wereld. De ecosystemen staan onder constante druk – van vervuiling tot de winning van fossiele brandstoffen. Ondertussen varen tientallen tankers van de Russische schaduwvloot, zoals de ‘Kairos’, in de wateren. Oude en gevaarlijke schepen die vervuilende brandstoffen vervoeren, olieafval lozen en vervolgens langs de kust achtergelaten worden, alsof de zee een vuilnisbelt is”, aldus Meglena Antonova, directeur van Greenpeace Bulgarije.
De KAIROS werd in november 2025 geraakt tijdens een terugreis naar de haven van Novorossiysk, toen het schip leeg was. Een Turkse sleepboot trok het schip Bulgaarse territoriale wateren in, wat leidde tot een diplomatiek schandaal waarbij de Turkse ambassadeur werd ontboden voor een officiële verklaring. Vervolgens voerde de Bulgaarse marine een evacuatieoperatie uit en slaagde erin het schip voor anker te leggen voor de kust van Burgas, waar het tot op de dag van vandaag ligt. (Timsen, 12-8-2026).

MAERSK NOKWANDA, IMO 9294393, Container Ship, 50.624 GT. 63.150 DWT, 2005 opgeleverd als SAFMARINE NOKWANDA aan Safmarine Container Lines Ltd., United Kingdom, in beheer bij Safmarine Pty. Ltd. 31-3-2009 in beheer bij Møller-Mærsk A/S. 4-2013 vlag: Hong Kong, China (VRLA4). 31-12-2022 verkocht aan Maersk Shipping Hong Kong Ltd., Hong Kong. 5-2024 herdoopt MAERSK NOKWANDA. (Foto: Paul Gerdes, 12-1-2014).

Drug aan boord
De Portugese gerechtelijke politie heeft een van de grootste drugsvangsten ooit in het land gedaan aan boord van de MAERKS NOKWANDA, onderweg van Manzanillo naar Tanger-Med. In samenwerking met de Portugese marine en luchtmacht werd het schip voor de kust van Portugal in de Atlantische Oceaan

onderschept. De troepen enterden het schip vanuit helikopters tijdens operatie "Skydrop". Aan boord troffen ze twee verstekelingen aan die zich in zeer moeilijke omstandigheden bevonden. Het bleken een Italiaan en een Colombiaan te zijn. Beiden bleken geen verblijfsvergunning te hebben en werden verdacht van betrokkenheid bij de smokkeloperatie. Ze werden beiden gearresteerd. De troepen ondervroegen ook de bemanning en namen een persoon, naar verluidt een Indiase staatsburger, in hechtenis.
De marine escorteerde het containerschip naar de haven van Sines, waar het schip op 4 augustus aanmeerde. De cocaïne werd van boord gehaald. De politie nam ook voorwerpen in beslag die gebruikt werden voor de navigatie, het vervoer van de drugs en het overboord gooien ervan. Bij een doorzoeking van het schip ontdekte de politie vijf ton cocaïne. De politieoperatie was gepland om te voorkomen dat deze grote hoeveelheid drugs later op zogenaamde "narcoboten" zou worden overgeladen. De operatie begon op meer dan 1000 kilometer van Lissabon, toen het schip werd opgespoord en geënterd op ongeveer 640 zeemijl van Sines.
De autoriteiten meldden dat ze een criminele organisatie hadden ontmanteld die zich bezighield met het smokkelen van grote hoeveelheden drugs naar Europa. Dit was onderdeel van een onderzoek waaraan het Maritiem Analyse- en Operatiecentrum voor Drugs (MAIDD) samenwerkte met de Britse National Crime Agency (NCA) en de Spaanse Policia Nacional.
Het bemanningslid dat samen met de twee verstekelingen was gearresteerd, werd enkele uren later dood aangetroffen in een gevangeniscel in Portugal. Het hoofd van de drugsbestrijdingseenheid van de politie bevestigde op 5 augustus tijdens een persconferentie dat de man in de vroege ochtend hangend in zijn cel was gevonden. Hij zat alleen in zijn cel. Hij werd doodverklaard en de omstandigheden van zijn dood werden onderzocht. Hij werd beschouwd als de persoon met de meeste informatie over de smokkeloperatie.
Het containerschip werd op 5 augustus opnieuw vrijgegeven met een verwachte aankomsttijd van 8 augustus. (Timsen, 6-8-2026).

MAERSK SCARLETT, IMO 9828390, Crude/Oil Products Tanker, 65.631 GT, 114.799 DWT, 15-3-2021 opgeleverd als MAERSK SCARLETT aan Maersk Tankers Singapore Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Synergy Denmark A/S. 10-6-2021 verkocht aan Tarif Inc., Liberia (5LBF7), in beheer bij Abu Dhabi Marine Operations & Services Company LLC (ADNOC Logistics & Services), Abu Dhabi, herdoopt TARIF.

Meer Adnoc-tankers aangevallen
De tankers NAVIG8 MESSI (IMO: 9482859) en TARIF werden in de nacht van 13 augustus 2026 aangevallen in de Straat van Hormuz. Dit was de meest recente aanval in een reeks aanvallen die door Iran waren uitgelokt om de Iraanse controle over de straat te versterken, en de laatste in een lange reeks pogingen om de scheepvaartactiviteiten van Adnoc te dwarsbomen.
Een van de tankers werd in de zeestraat geraakt tijdens een uitvaart. Het schip liep slechts lichte schade op en de bemanningsleden bleven ongedeerd.
Het ministerie van Buitenlandse Zaken van de VAE veroordeelde de aanvallen als een "flagrante schending" van een resolutie van de VN-Veiligheidsraad die de vrijheid van scheepvaart bevestigt, en noemde de herhaalde aanvallen van Iran op schepen "een instrument van economische dwang of chantage" en een "daad van piraterij".
Het ministerie herhaalde tevens zijn oproep tot volledige en onvoorwaardelijke heropening van de zeestraat voor alle scheepvaart.
Beide schepen vervolgden hun reis op eigen kracht. De aanvallen markeerden de 17e en 18e keer dat tankers van Adnoc werden aangevallen. (Timsen, 16-8-2026).

MOUNT HORIZON, IMO 1043047, Crude Oil Tanker, VLCC, 160.456 GT, 298.000 DWT, 15-1-2026 in aanbouw onder bouwnummer NEW TIMES 0330006, 2027 geplande oplevering door New Times Shipbuilding Co. Ltd. als MOUNT HORIZON aan Aquarius 91 Shipping Co. Ltd., Hamilton, vlag: Liberia, in beheer bij Bruton Ltd., Hamilton, Bermuda.
&
MOUNT VISION, IMO 1043035, Crude Oil Tanker, VLCC, 160.649 GT, 301.563 DWT, 265-1-2026 kiel gelegd bij New Times Shipbuilding Co. Ltd. (0330005), 7-7-2026 opgeleverd als MOUNT VISION aan Aquarius 90 Shipping Co. Ltd., Liberia (A8RD7), in beheer bij Bruton Ltd., Hamilton en Goodwood Ship Management Pte. Ltd., Singapore.

Tweede VLCC-charter voor Bruton
Bruton verzekert zich van een tweede VLCC-charter voor $105.700 per dag Bruton, het tankerbedrijf gesteund door Tor Olav Troim, heeft zijn tweede VLCC-nieuwbouw vastgelegd tegen een nettotarief van $105.700 per dag. De in Oslo genoteerde eigenaar heeft de 300.000 DWT MOUNT HORIZON toegewezen aan een vaste tariefcharter van 12 tot 15 maanden met een niet nader genoemde partij. Het schip staat gepland voor levering door New Times Shipbuilding in China rond half november. Deze overeenkomst overtreft de oorspronkelijke charter die was vastgelegd voor Brutons eerste VLCC, de MOUNT VISION, die in juli een contract van 3+1+1 jaar begon. De eerste negen maanden van die deal waren geprijsd op netto $95.000 per dag, waarna het charter wordt omgezet in een indexgekoppelde regeling met scrubber-voordelen. (Bron: indexbox io, 6-8-2026).

MSC SILVANA VIII, IMO 9309459, Container Ship, 94.489 GT, 128.560 DWT, 2-2006 opgeleverd als MSC SILVANA aan Proviso Corp, Panama, in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. en Mediterranean Shipping Co. SRL. 15-9-2019 in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. en MSC Shipmanagement Ltd. 11-2024 vlag: Cyprus (5BRU6), 11-2024 herdoopt MSC SILVANA VIII. (Foto: Carlo Martinelli, 12-9-2018, Genua).

Containerschip gezonken voor de kust van Zhoushan.
MSC SILVANA VIII zonk gedeeltelijk nabij Daishan, Zhoushan, na bijna drie weken in een plaatselijke scheepsreparatiewerkplaats te hebben gelegen. Een aanzienlijk deel van de scheepsromp bevindt zich onder water, terwijl het accommodatieblok en delen van het containerdek boven water blijven.
De MSC SILVANA VIII is dieper in het water gezonken nadat pogingen om het gestrande containerschip vlot te trekken op 4 augustus 2026 mislukten.
Het schip was op 21 juni uit Gwangyang vertrokken, na een havenverblijf van ongeveer twee dagen. Op 22 juni arriveerde het in het scheepsreparatiegebied van Zhoushan, na aankomst vanuit Gwangyang.
Het schip bleef daar ongeveer 19 dagen liggen, voordat het rond 11 juli de aanlegplaats verliet. Vervolgens leek het in de problemen te zijn geraakt en liep het aan de grond toen tyfoon Bavi midden juli Zhejiang trof.
Latere pogingen om het schip vlot te trekken mislukten, waarna de achtersteven zonk en verschillende laadruimen en de machinekamer onder water kwamen te staan. Ongeveer 3.000 ton brandstof is verwijderd. De bergingsoperatie werd nu geconfronteerd met een nieuwe weersdreiging in de vorm van een naderende tyfoon. (Timsen, 8-8-2026).

Containerschip gezonken voor de kust van Zhoushan.
Op 4 augustus 2026 zonk de MSC SILVANA VIII gedeeltelijk nabij Daishan, Zhoushan, na bijna drie weken in een plaatselijke scheepsreparatiewerkplaats te hebben gelegen. Een aanzienlijk deel van de scheepsromp bevond zich onder de waterlijn, terwijl de bovenste delen van het accommodatieblok en delen van het containerdek boven water bleven, met de boeg naar de hemel gericht. De bodem liep op de huidige locatie steil af in een diep kanaal van 40 tot 50 meter diep.
Het schip was op 21 juni uit Gwangyang vertrokken, na een havenbezoek van ongeveer twee dagen. Op 22 juni arriveerde het in het scheepsreparatiegebied van Zhoushan, na aankomst vanuit Gwangyang. Het schip bleef daar ongeveer 19 dagen. Na 20 jaar in dienst te zijn geweest, was het tijd voor een speciale inspectie van de romp, de machinekamer en het onderwatergedeelte.
Na de reparaties zou het schip volgens planning de "LION"-dienst van MSC gaan varen, die Azië en Noord-Europa met elkaar verbindt, onder het geplande reisnummer GL630W.
In de nacht van 11 juli liep het schip aan de grond toen tyfoon Bavi met windsnelheden van 40 meter per seconde over Zhejiang raasde, op een gemarkeerde rots vlak bij Daishan. Tijdens pogingen om het schip vlot te trekken, kwam het op 12 juli opnieuw vast te zitten op een andere gemarkeerde rotsformatie, net ten westen van het eiland Dazhyu. Het schip bleef vervolgens water maken en kreeg een steeds grotere slagzij naar bakboord.
Na het zinken is bijna 3000 ton brandstof verwijderd. Satellietbeelden toonden echter op 7 augustus aan dat het schip brandstof lekte. Een olievlek strekte zich kilometers naar het zuiden uit. De bergingsoperatie werd nu geconfronteerd met een nieuwe weersdreiging: de naderende tyfoon Dolphin met windsnelheden van 45 meter per seconde, die op 9 augustus aan land kwam. (Timsen, 12-8-2026).

NCC WAFA, IMO 9688348, Chemical/Oil Products Tanker, 29.785 GT, 49.990 DWT, 26-5-2014 opgeleverd als STI LEXINGTON, vlag: Marshall Islands, aan (managers) Scorpio Commercial Management en Synergy Maritime Pvt. Ltd. 2-8-2015 in beheer bij Scorpio Commercial Management en Zenith Gemi Isletmeciligi

AS. 8-3-2016 verkocht aan National Chemical Carriers Co., Liberia, in beheer bij Bahri Ship Management DMCC, Dubai, 3-2016 herdoopt NCC WAFA. 4-2025 vlag: Saudi Arabia (HZGB). (Foto: Hannes van Rijn, 9-8-2014, Maasmond).

Houthi's hebben de aanval op een tanker opgeëist
De Houthi's beweren de tanker NCC WAFA op 5 augustus 2026 voor de kust van Yanbu te hebben geraakt. Deze bewering is niet bevestigd door de Saoedische autoriteiten of onafhankelijke maritieme bronnen. Houthi-woordvoerder Yahya Saree verklaarde dat de groep de tanker voor de kust van Yanbu met een aantal ballistische raketten had bestookt. Ze beweerden verder dat dit de achtste Saoedische tanker was die ze hadden geraakt sinds het begin van hun blokkade op 22 juli. (Timsen, 5-8-2026).

NEW ANDROS, IMO 9294252, Crude Oil Tanker VLCC, 160.292 GT, 96.564 NT, 302.477 DWT, 17-12-2004 kiel gelegd, 21-10-2005 te water, 6-12-2005 opgeleverd door Kawasaki Shipbuilding Corporation, Sakaide Shipyard (1570) als OTOWASAN aan Volts Shipping Navigation, Panama, in beheer bij Mitsui Osk Lines Ltd. 333,00 (324,00) x 60,00 x 29,00 x 18,657 meter. L 351.585 m3. 16,8 kn. 27.160 kW, 7 cyl, 2 tew, 800 x 3200, 76 omw/min., Kawasaki Heavy Industries Ltd. 27-6-2006 in beheer bij Mitsui Osk Lines Ltd. en MOL Tankship Management Pte. Ltd. 23-9-2020 verkocht aan Invincible Shipping Service Inc., Panama (3EDW5), in beheer bij New Shipping Ltd. Piraeus, herdoopt NEW ANDROS.

Tanker in brand door drone
De NEW ANDROS, met ongeveer twee miljoen vaten Iraakse stookolie aan boord, werd op 8 september 2026 door een drone aangevallen terwijl het schip zich in Iraakse territoriale wateren bevond. Het schip lag afgemeerd op positie 29.35 NB en 048.46 OL in de Perzische Golf.
De aanval veroorzaakte een brand aan boord van de tanker, die vervolgens door Iraakse reddingsboten werd geblust. Er zijn geen meldingen van gewonden onder de 22 bemanningsleden. (Timsen, 9-9-2026).

NEXANS ELECTRA, IMO 1034369, kabellegger, 22.511 GT, 6.754 NT, 19.464 DWT, 4-4-2024 kiel gelegd bij Crist S.A. (317), 15-5-2026 opgeleverd door Ulstein Verft AS, Ulsteinvik (317) als NEXANS ELECTRA aan Nexans Electra AS, Noorwegen (NIS) (LAVK8), in beheer bij OSM Offshore Bergen AS, Laksevaag, Noorwegen.

OCEAN WINNER, IMO 9145530, Bulk Carrier, 39.755 GT, 72.928 DWT, 30-4-1998 opgeleverd door Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group) Co. Ltd. (H1241A) als SELENDANG TIARA. 225,00 (217,00) x 32,26 x 19,20 x 14,020 meter, 15.7 kn. 12.785 EPK, 9.410 kW, 6 cyl, 600 x 2292, 92 rpm., MAN-B&W, HD-MAN-B&W, Shanghai. 7-10-2007 verkocht aan Elysium Maritime Ltd, Marshall Islands, in beheer bij IMC Ship Management Pte. Ltd., herdoopt TIARA GLOBE. 12-2007 in beheer bij Ocean Winner Shipping Co. Ltd. 7-2015 verkocht aan Sun Winner Marine Ltd. Corp., Panama, in beheer bij Grandfame Ship Management Ltd. en World Merge Shipping Management S.A. 7-2015 herdoopt SUN WINNER II. 15-12-2023 verkocht aan Ocean Winner Shipping Co. Ltd., Fuzhou, Fujian, China, vlag: Panama (H8NE), 12-2023 herdoopt OCEAN WINNER. 14-8-2026 vertrokken van Paradip Garh, India naar Singapore, 27-8-2026 ETA te Singapore. 23-8-2026 in de Golf van Bengalen gezonken.

Zoektocht naar bemanning van gezonken bulkcarrier
De OCEAN WINNER kreeg plotseling slagzij, kapseizde en zonk binnen acht minuten in de Golf van Bengalen, op ongeveer 240 zeemijl voor de kust van Odisha, op 22 augustus 2026, in diep water. De bulkcarrier had 24 bemanningsleden aan boord, waaronder 20 Chinezen, drie uit Myanmar en één uit Bangladesh, en was volledig geladen met een lading van ongeveer 72.100 ton ijzererts. Het schip was op 20 augustus vanuit Paradip vertrokken, op weg naar Singapore met een verwachte aankomsttijd van 27 augustus. Op meer dan 200 zeemijl voor de kust van Odisha ging het contact verloren. De reddingsdienst Sri Vijaya Puram ontving laat op 22 augustus de eerste informatie over het verlies van contact met het schip en een verzoek om zoek- en reddingshulp van de Victory Star Group Co. Ltd.
De Indiase kustwacht en de Indiase marine hebben een zoek- en reddingsoperatie opgestart en de patrouilleschepen 'Varad', 'Anmol' en 'Vijit' naar de locatie gestuurd. Het Oostelijk Marinecommando heeft ook een vliegtuig ingezet voor een verkenningsvlucht.
De ruwe zee in de Golf van Bengalen belemmerde de zoekoperatie. Dankzij de monitoring en gerichte zoekactie vanuit de lucht met een P8I-vliegtuig van de Indiase marine werden twee drijvende reddingsvlotten en een olievlek ontdekt nabij de gemelde locatie.
Andere schepen in de omgeving zijn gealarmeerd om te helpen bij de reddingsoperatie. Om 20.00 uur redde de tanker AISOPOS (IMO: 9987029), die zich bij de zoek- en reddingsoperatie had aangesloten op weg van Suez naar Chittagong, twee overlevenden – beiden Chinese staatsburgers – van de reddings-vlotten. Ze werden overgebracht naar een schip van de kustwacht, waar ze medische zorg kregen en aan land werden gebracht.
De oorzaak van het zinken was op dat moment onbekend. De autoriteiten onderzochten of het verlies van volgsignalen voorafgaand aan het ongeluk te wijten was aan een technisch defect, een gedeactiveerd AIS-systeem of een andere noodsituatie. Men vermoedde dat het vloeibaar worden van de lading de oorzaak van het zinken was. (Timsen, 24-8-2026).

AMP voert een onderzoek uit naar mogelijke milieueffecten
De Panamese Maritieme Autoriteit (AMP), via haar Algemeen Directoraat Koopvaardij (DGMM), heeft een verklaring uitgegeven waarin zij bevestigt nauw contact te hebben met de Indiase autoriteiten en de exploitant van de 'Ocean Winner', de Victory Star Group Co. De AMP verklaarde dat het schip nu als "totaal verloren" wordt beschouwd en dat de prioriteit ligt bij het monitoren van mogelijke milieueffecten in de regio. De exploitant van het schip en de lokale autoriteiten zijn benaderd om elk potentieel risico op vervuiling in de gaten te houden, aldus het Panamese agentschap. (Timsen, 25-8-2026).

EPIRB en lege reddingsboot aanwezig
De zoek- en reddingsoperatie naar de 22 vermiste bemanningsleden van de OCEAN WINNER werd op 25 augustus geïntensiveerd toen twee Chinese schepen zich bij de missie aansloten. Ondanks de gezamenlijke inspanningen van de Indiase kustwacht, de marine en het MRCC in Peking zijn er nog geen overlevenden gevonden. Het zoekteam ontdekte echter wel een noodsignaalbaken van het schip en een lege reddingsboot.
Extra eenheden van de kustwacht en koopvaardijschepen die in het gebied actief zijn, zijn ingezet om het zoekgebied uit te breiden. Het patrouilleschip ICGS 'VARAD' (IMO: 8835803) voerde, in samenwerking met de nabijgelegen koopvaardijschepen, een uitgebreide zoekactie uit. De kustwachtschepen 'Anmol' en 'Vijit' sloten zich aan bij de Varad.
Tijdens een verkenningsvlucht detecteerde een marinevliegtuig een noodsignaal en leidde de 'Varad' naar de gemelde locatie. Het patrouillevaartuig haalde vervolgens de noodzender uit het gebied, die na verificatie bleek te behoren tot de OCEAN WINNER.
Rond 7 uur 's ochtends lokaliseerde de 'Varad' een reddingsboot van de bulkcarrier in het zoekgebied. Een enterteam inspecteerde de reddingsboot, maar trof geen overlevenden aan boord. De marine meldde ook een olievlek te hebben gezien, vermoedelijk afkomstig van het schip. De locatie bevond zich op ongeveer 230 zeemijl voor de kust van Odisha. Schepen van de kustwacht, vliegtuigen en twee koopvaardijschepen zetten de zoektocht in het gebied voort.
Hoewel de precieze oorzaak van het incident nog niet is vastgesteld, heeft het plotselinge zinken van het schip vragen doen rijzen over de vraag of alle voorgeschreven veiligheidsmaatregelen wel zijn nageleefd voordat de ijzerertsdeeltjes, die naar verluidt nat waren, in de haven van Paradip werden geladen. De overlevenden verklaarden dat het schip sinds 3 augustus voor de kust van Paradip lag en in die periode te maken had gehad met hevige regenval. Vervolgens werd 72.200 ton ijzererts geladen.
De autoriteiten vermoedden dat, naast het ruwe weer, vloeibaarwording van de lading of de verouderde staat van het schip de oorzaak van het incident kon zijn. Ze gaven aan dat het onderzoek niet moest stoppen bij de vaststelling of de lading nat was, maar moest uitwijzen of de volledige keten van veiligheidsmaatregelen, van bemonstering en laboratoriumonderzoek tot certificering, laden, verzekeringsinspecties en de beslissing van de kapitein om uit te varen, correct was gevolgd. Indien vloeibaarwording wordt vastgesteld, moet worden onderzocht of de lading binnen de transporteerbare vochtlimiet (TML) viel toen deze werd geladen, en of de tests de werkelijke toestand van de lading bij het laden van het schip weerspiegelden. IJzerertsfijnstof wordt specifiek erkend onder de International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code als een lading van Groep A, wat betekent dat het ladingen betreft die kunnen vloeibaar worden. Volgens het schema van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) voor ijzerertsfijnstof kan de lading vloeibaar worden als het vochtgehalte de TML overschrijdt. Het onderzoek zou moeten uitwijzen of de vereiste certificaten zijn afgegeven, of er onafhankelijke inspecties zijn uitgevoerd en of er discrepanties waren tussen de gedocumenteerde toestand van de lading en de werkelijke toestand ervan.
Er zijn twee mogelijke oorzaken voor het verlies van de OCEAN WINNER: ten eerste kan de lading zijn verschoven als gevolg van vloeibaarwording. Ten tweede kan er sprake zijn geweest van een structureel defect, zoals een scheur, schade aan de romp of zelfs een volledige breuk. Hoewel er vóór het laden tests worden uitgevoerd en een certificaat wordt afgegeven, is de nauwkeurigheid van die tests ter beoordeling voorgelegd aan de Directie Maritieme Administratie. De betreffende persoon was beschikbaar om commentaar te geven op de voortgang van het onderzoek. (Timsen, 25-8-2026).

Overlevenden van het schipverlies op weg naar huis na het navertellen van hun beproeving
De twee Chinese bemanningsleden Pan Tonglai en Chen Jianheng, die gered werden van de 'Ocean Winner', verlieten Paradip en reisden met hulp van de rederij naar Kolkata. Vanuit Kolkata zouden de twee matrozen naar China reizen, waar ze zouden worden overgedragen aan de Chinese ambassade. Het Indiase kustwachtschip 'Varad' bracht de twee matrozen veilig aan wal nadat ze uit zee waren gered. Na aankomst werden ze overgedragen aan vertegenwoordigers van de rederij en immigratieambtenaren. Tijdens het verhoor door de onderzoekende instanties bleek dat ze rond 22:30 uur rustten op hun post op het bovendek, terwijl verschillende andere bemanningsleden zich in het schip bevonden, toen een harde knal klonk, gevolgd door een noodsirene. Op dat moment was het schip al voor 30 tot 40% gezonken, waardoor de bemanning in het donker en het snel stijgende water terechtkwam. In totaal sprongen tien bemanningsleden in zee in een poging te ontsnappen. Binnen slechts acht tot tien minuten zagen ze hoe 14 bemanningsleden samen met het schip in zee verdwenen.
Pan Tonglai en Chen Jianheng wisten een reddingsvlot te bereiken, waardoor ze overleefden. De andere acht mensen die in het water sprongen, werden door de sterke draaikolk die ontstond toen het schip zonk, meegesleurd naar de diepe zee. De 'Ocean Winner' zonk in zeer korte tijd door de hevige deining op zee. Tot nu toe is er geen bevestigde informatie over de verblijfplaats van de overgebleven bemanningsleden of de

exacte locatie waar het schip is gezonken. De zoekactie werd voortgezet met twee Chinese schepen en twee vliegtuigen van de Chinese marine. (Timsen, 30-8-2026).

PATRICIA, IMO 9978509 (NB-341), Heavy Load Carrier, 16.762 GT, 5.002 GT, 15.171 DWT, 21-8-2023 in aanbouw onder bouwnummer WUHU W2233, 14-12-2024 te water gelaten, 2-2025 geplande oplevering, 8-6-2026 opgeleverd aan SAL Shipping UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G. M.S. "Orca III", Hamburg, vlag: Portugal (Madeira) (CQ2468), in beheer bij SAL Heavy Lift G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, SAL Ship Management UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G., Bremen en JSI Alliance (Jumbo Shipping, SAL Heavy Lift & Intermarine). Twee kranen van 800 ton SWL, de derde in een serie van vijf schepen in de Orca Class. 3-9-2026 te Rostock gedoopt PATRICIA door als Patricia Rüf (Liebherr-International A.G.). (Foto: Liebherr).

PORTOVYY, IMO 9246621, LNG Tanker, 94.499 GT, 77.777 DWT, te water als PEACE RIVER, 2003 opgeleverd als EXCEL aan Exmar Shipmanagement B.V., vlag: België. 21-8-2013 verkocht aan Monteriggioni Inc., vlag: België, in beheer bij Exmar Shipmanagement B.V. 6-10-2017 verkocht aan Global LNG Ltd., 10-2017 vlag: Malta, in beheer bij Exmar Shipmanagement B.V. 10-2018 herdoopt PORTOVYY. 12-2020 vlag: Rusand (UBFV4), in beheer bij SCF TM Ltd. 1-4-2021 verkocht aan PJSC Gazprom, Rusland, in beheer bij Gazprom Flot LLC. 31-5-2023 in beheer bij SCF TM Ltd. 25-3-2024 in beheer bij Gazprom Flot LLC. 15-9-2025 in beheer bij Gazprom LNG Portovaya LLC, St. Petersburg. 11-8-2026 vertrokken van Portovaya LNG Terminal om de noord naar Vladivostok, ETA te Vladivostok.

Russische opslagfaciliteit verplaatst van de Oostzee naar Moermansk

De PORTOVYY, die werd gebruikt ter ondersteuning van de LNG-export van het land, heeft de Oostzee verlaten en is noordwaarts langs de Noorse kust richting Moermansk gevaren. Deze manoeuvre zou kunnen wijzen op voorbereidingen voor een grote verschuiving in de Russische gaslogistiek, nu de Europese markt zich afsluit voor Russisch LNG.

De tanker, die sinds de ingebruikname van de Portovaya LNG-installatie van Gazprom nabij Vysotsk in de Golf van Finland in 2022 dienstdoet als drijvende opslag, passeerde Bodø op 20 augustus 2026 en vervolgde zijn weg noordwaarts langs de Noorse kustlijn op 21 augustus, met als bestemming..... Murmansk, met een verwachte aankomsttijd van 22 augustus.

De PORTOVYY heeft de Portovaya-faciliteit sinds de ingebruikname van de LNG-installatie niet meer verlaten. Na de ombouw tot drijvende opslageenheid en de hernoeming tot PORTOVYY werd het schip in Russisch bezit.

Het schip werd gedurende een deel van zijn reis door de Oostzee begeleid door het Russische marineschip ADMIRAL KASATONOV, onder meer voor het Duitse eiland Fehmarn op 17 augustus.

Het gebruik van zo'n geavanceerd marineschip naast commerciële energie-infrastructuur onderstreept het groeiende belang dat Moskou hecht aan de bescherming van maritieme energietransporten, met name die welke kwetsbaar zouden kunnen zijn voor aanvallen, sanctiehandhaving of onderschepping.

Het verplaatsen van de PORTOVYY naar Moermansk zou Rusland extra drijvende opslagcapaciteit geven bij een strategisch belangrijke toegangspoort tot het Noordpoolgebied en zou het gemakkelijker kunnen maken om LNG-ladingen bestemd voor niet-Europese markten te consolideren, op te slaan of over te laden.

De verplaatsing zou ook verband kunnen houden met het toenemende gebruik van de Noordelijke Zeeroute voor de export van Russisch LNG naar Azië. Normaal gesproken vaart LNG vanuit Portovaya zuidwaarts via

de Middellandse Zee en het Suezkanaal. Door een opslagfaciliteit in de buurt van Moermansk te plaatsen, zouden steeds grotere hoeveelheden lading oostwaarts via het Noordpoolgebied kunnen worden vervoerd.
Voor Noorwegen benadrukte de gebeurtenis hoe zijn maritieme domein steeds meer een doorvoerroute wordt voor Russische energiebronnen die tussen de Baltische Zee, het Noordpoolgebied en de wereldmarkten worden vervoerd. (Timsen. 21-8-2026).

PROFESSOR MOLCHANOV, IMO 8010348, Passenger (Cruise) Ship, 1.753 GT, 31-12-1982 opgeleverd door Laivateollisuus, Abo (344) als PROFESSOR MOLCHANOV aan U.S.S.R. (UAKA) 1.764 BRT. 1992 over aan Governmen, Rusland. 8-2011 vekocht aan Hydrometeorological & Env. Mon., Arkhangelsk-Rusland.

Hoofdmeteoroloog van Moermansk beschuldigd van machtsmisbruik
De openbare aanklager van Moermansk heeft een aanklacht ingediend tegen de directeur van het Moermanskse centrum voor weer- en milieumonitoring. Het schip PROFESSOR MOLCHANOV, eigendom van de staatsinstelling, werd verhuurd aan toeristen en gebruikt voor cruises over de hele wereld, meldt Barentsnova.
Het schip, genaamd PROFESSOR MOLCHANOV, staat sinds 1982 ter beschikking van het monitoringcentrum in Moermansk voor het verzamelen van weersgegevens in het Arctische gebied. In 1997 sloot het centrum een charterovereenkomst met een Cypriotisch bedrijf voor het onderzoeksschip.
De eerste overeenkomst werd gesloten voor drie jaar en is herhaaldelijk verlengd; de meest recente versie is geldig tot september 2011.
Naast het feit dat het centrum geen staatseigendom mag verhuren, wordt de zaak verergerd door het oneigenlijk gebruik van de huurinkomsten.
Regionale advocaten beweren dat de verliezen meer dan 48 miljoen roebel bedragen. Er is een strafzaak aangespannen tegen Anatoly Semenov op grond van artikel 286 van het Russische wetboek van strafrecht. (Timsen. 2-8-2011).

Hulpverlening aan jacht in nood
De bemanning van de PROFESSOR MOLCHANOV heeft samen met het onderzoeksschip AKADEMIK NIKOLAI STRAKHOV de in nood verkerende zeilboot "KREISER" geholpen. De boot was op 29 juli 2019 vanuit Archangelsk vertrokken naar de archipel Novaja Zemlja. Waarschijnlijk was een touw in de schroef van het schip verstrikt geraakt, waardoor deze onbruikbaar was geworden, en een storm verergerde de situatie. De bemanning gaf een noodsignaal af. De PROFESSOR MOLCHANOV ontving op 30 juli een fax met het noodsignaal en nam onmiddellijk contact op met het Maritiem Reddingscoördinatiecentrum. Dit centrum gaf opdracht de geplande activiteiten af te gelasten en zich bij de AKADEMIK STRAKHOV te voegen, die als eerste ter plaatse was om de boot te redden. De boot in nood en de AKADEMIK STRAKHOV dreven met sterke wind en golven van 4 tot 5 meter hoog. De AKADEMIK STRAKHOV slaagde erin de boot in nood op sleeptouw te nemen, maar de sleepkabel brak door de hoge golven en de sterke wind van wel 20 meter per seconde. Rond 04:00 uur op 31 juli naderde de PROFESSOR MOLCHANOV de boot zo dicht mogelijk bij de boot in nood en bracht een draagbare zender en een sleepkabel over naar het schip, dat vervolgens naar de ontvangstboei in Archangelsk werd gesleept. (Timsen. 2-8-2019).

Naftogaz verkreeg een gerechtelijk bevel om het expeditieschip in beslag te nemen
Op 1 september 2026 hebben de Noorse autoriteiten officieel het Russische staatsschip PROFESSOR MOLCHANOV in beslag genomen in de haven van Barentsburg op Spitsbergen. Dit is een juridische actie van Oekraïne om Rusland financieel ter verantwoording te roepen.
Het Oekraïense energiebedrijf Naftogaz heeft via een lokale rechtbank een bevel verkregen om het schip in beslag te nemen. Dit maakt deel uit van een wereldwijde poging om een internationale arbitrage-uitspraak uit 2023 ten uitvoer te leggen. Rusland werd veroordeeld tot het betalen van 4,22 miljard dollar aan Naftogaz als compensatie voor bezittingen die illegaal waren onteigend tijdens de bezetting van de Krim in 2014. Het schip mocht de haven niet verlaten en de Noorse autoriteiten hielden zich bezig met de afhandeling van de passagiers aan boord. (Timsen, 2-9-2026).

Noorwegen helpt Russen op Spitsbergen na inbeslagname
Noorwegen was van plan de Russen op de Arctische Spitsbergen de nodige hulp te bieden na de arrestatie van PROFESSOR MOLCHANOV, door passagiers en voorraden naar de archipel te vervoeren, aldus het Noorse ministerie van Buitenlandse Zaken op 4 september. Het land voegde eraan toe dat het zijn internationale verplichtingen nakwam.
Het stadje Barentsburg, waar het schip werd vastgehouden, is een van de twee Russische nederzettingen op Spitsbergen. Volgens Statistics Norway tellen ze samen 392 inwoners op een totale bevolking van 2.914.
Russische bedrijven kregen regelmatig vrijstelling van sancties om de import van voedsel en andere noodzakelijke goederen naar de eilanden te garanderen. (Timsen, 5-9-2026).

SEAMULL, IMO 9204776, Oil Products Tanker, 21.353 GT, 32.238 DWT, 17-4-2001 opgeleverd als SEAMULLET aan TMS 'Seamullet' GmbH & Co. K.G., Duitsland, in beheer bij German Tanker Shipping GmbH & Co. K.G., Bremen. 2001 vlag: Isle of Man. 5-2002 vlag: Dutsland. 2-7-2020 verkocht aan Anwar Shipping Inc., Palau, in beheer bij Anwar Al Furat Petroleum, herdoopt SEAMULL. 6-2-2021 in beheer bij Petrofleet Ship Management FZC. 28-5-2024 in beheer bij Qatrat Alnada Almasi Ship Management. 9-9-2025 verkocht aan onbekende eigenaar en manager. 2-2026 vlag: onbekend. 6-2026 vlag: Eritrea (E3CB) (FALSE). 8-2026 herdoopt SIBU 1. (Foto: Arjan Elmendorp, 22-3-2011).

Tanker gekaapt voor de kust van Somalië
Op 20 augustus 2026 werd de SIBU 1 gekaapt door zes gewapende mannen, 136 zeemijl ten oosten van Mukalla in Jemen. De tanker, die westwaarts voer in de Golf van Aden, meldde dat hij werd benaderd door een ongeautoriseerd schip en week vervolgens uit richting Somalië. Voordat de bemanning de controle verloor, slaagde ze erin de AIS-bestemming van het schip te wijzigen in het bericht: "PIRAAT AAN BOORD, HELP".
De tanker stond onder Amerikaanse sancties omdat hij naar verluidt deel uitmaakte van een Iraanse "schaduwvloot" die illegale aardolieproducten vervoerde.
Dit was de tweede succesvolle kaping in slechts vier dagen tijd, na de inbeslagname van het vrachtschip 'Lutuf' op 17 augustus, ondanks de ruwe zee tijdens het zuidwestelijke moesson.
(Timsen. 21-8-2026).

22 Indiase zeelieden van twee schepen gevangen genomen
De twintig bemanningsleden van de SIBU 1, onder wie zestien Indiërs, een Syriër, een Soedanees, een Irakees en van wie de nationaliteit van één persoon nog niet vaststaat, zijn ongedeerd gebleven, hoewel het schip nog steeds onder controle van piraten was. Dit betekende dat 22 Indiërs betrokken waren bij de twee recente Somalische piraterijzaken, en zes anderen aan boord van het vrachtschip m/v LUTUF (IMO 9109134, bouwjaar 1995, 498 GT). (Timsen. 21-8-2026).

De IMO eist de onmiddellijke vrijlating van de zeevarenden
De secretaris-generaal van de IMO, Arsenio Dominguez, eiste de onmiddellijke en onvoorwaardelijke vrijlating van meer dan 90 zeevarenden die gevangen werden gehouden na hernieuwde piraterij in de Golf van Aden.
Na de kaping van de SIBU 1 werden zes schepen in de regio gegijzeld door piraten en gewapende overvallers.
De organisatie meldde dat de meer dan 90 zeevarenden voortdurend te maken hadden met onzekerheid en bedreigingen, en dat sommigen beperkte toegang hadden tot voldoende voedsel, schoon water, medische zorg en andere essentiële voorzieningen.
IMO-secretaris-generaal Dominguez verklaarde dat geen enkele zeevarende te maken mag krijgen met geweld, intimidatie of uitbuiting, simpelweg omdat hij of zij het werk doet en de wereldhandel gaande houdt.
De IMO riep ook vlagstaten en kuststaten op ervoor te zorgen dat schepen goed voorbereid zijn op het beheersen van veiligheidsrisico's, onder meer door de beste beheerspraktijken voor maritieme beveiliging (BMP Maritime Security) en de relevante IMO-richtlijnen te implementeren.

De IMO stelde dat voortdurende internationale maritieme samenwerking essentieel blijft voor de bescherming van de koopvaardij en zeevarenden. (Timsen. 26-8-2026).

De gekaapte tanker voer onder valse vlag
De SIBU 1, die in december 2025 door de Verenigde Staten op de sanctielijst werd geplaatst vanwege vermeende betrokkenheid bij een vloot die werd gebruikt om Iraanse aardolieproducten te helpen de Amerikaanse sancties te omzeilen, en die voor de kust van Jemen werd gekaapt en vervolgens naar Somalië werd omgeleid, is niet geregistreerd in Eritrea, ondanks dat het schip onder de vlag van dat land vaart. De Eritrese minister van Informatie, Yemane Gebremeskel, verklaarde dat het schip geen banden had met Eritrea. De database van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) vermeldde de status als "Vals Eritrea", wat erop wijst dat de registratie niet als geldig werd erkend. De tanker werd voor het laatst gezien op 24 augustus, ongeveer zes kilometer voor de noordoostkust van Somalië. (Timsen. 28-8-2026).

SENEGAL PROSPERITY, IMO 9532757, Crude Oil Tanker VLCC, 161.579 GT, 320.780 DWT, 14-4-2011 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd., Geoje (1896) als OCEANIS aan Airlea Shipping Inc., Griekenland, in beheer bij Chandris Hellas Inc. 331,00 (318,00) x 59,60 x 30,50 x 22,530 meter. 9.441,8 m3 bunkers, 15,5 kn. 39.755 EPK, 29.260 kW, 7 cyl, 2 tew, 78 rpm., MAN-B&W, Doosan Engine Co. Ltd. 19-2-2026 verkocht aan HAUT BRION 11 S.A., Liberia (A8KZ4), in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd., Seoul en Columbia Shipmanagement Ltd., Limassol, 2-2026 herdoopt SENEGAL PROSPERITY,

Tanker geraakt door drie projectielen
Op 31 augustus 2026, rond 20:00 UTC, werd de 'SENEGAL PROSPERITY', met ongeveer twee miljoen vaten Saoedische ruwe olie aan boord, geraakt door drie projectielen tijdens de uitvaart door de Straat van Hormuz, ongeveer 17 mijl ten oosten van Khasab. De tanker, die in februari 2026 door het Zuid-Koreaanse bedrijf was overgenomen, had olie geladen bij de Saoedische terminal Juaymah. De bemanning zou ongedeerd zijn gebleven. Er is geen bevestigde informatie dat de lading verloren is gegaan of is gelekt. (Timsen, 1-9-2026).

SIDER MONTEDIPROCIDA 9277278, 3-5-2003 te water gelaten, in aanbouw als ILE DE YEU, 2-6-2003 vertrokken van de werf naar Delfzijl, 3-6-2003 proefvaart, 5-6-2003 gearriveerd te Delfzijl na proefvaart, 12-6-2003 opgeleverd door Bodewes Scheepswerf "Volharding" Foxhol B.V. (bouwnummer 521) als SIDER MONTEDIPROCIDA aan Italtech S.r.l., Napels, vlag: Portugal, 3.289 GT. 7-2009 herdoopt MONTE. 7-2017 herdoopt NINA. 11-8-2026 de NINA in Volos aangehouden vanwege drie tekortkomingen, die alle als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor aanhouding. Het schip werd op 13 augustus weer vrijgegeven en verliet de haven op weg naar Constanta, met een verwachte aankomsttijd van 16 augustus.

SIDR, IMO 9854715, Crude Oil Tanker VLCC, 156.336 GT, 106.852 NT, 300.759 DWT, 11-7-2019 kiel gelegd, 5-10t-2019 te water gelaten, 9-12-2019 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd. (5462) als SM WHITE WHALE 2 aan SMKLC VLCC2 S.A., Panama, in beheer bij Korea Line Corp. en KLC SM Co. Ltd. 29-7-2024 verkocht aan The National Shipping Co. of Saudi Arabia, Saudi Arabia (HZAK), in beheer bij Bahri Ship Management DMCC, Dubai en Bahri Oil Transportation, Dubai, herdoopt SIDR.

Tanker getroffen door projectiel in de Straat van Hormuz
De SIDR ligt voor anker op positie 26.26 NB en 056.31 OL in de Straat van Hormuz met ongeveer twee miljoen vaten ruwe olie aan boord, nadat het schip op 31 augustus 2026 rond 23.40 uur lokale tijd werd geraakt door onbekende projectielen, ongeveer 16,6 zeemijl ten oosten van Khasab, Oman. De tanker voer in het donker en probeerde de Straat van Hormuz te verlaten toen hij werd getroffen. Het schip was bijna twee weken geleden voor het laatst gezien in de ankerplaats van Fujairah, maar men vermoedde dat het in Juaymah was geladen en zuidwaarts door de Straat van Hormuz voer, in territoriale wateren, op 4 zeemijl van de kust van Oman.
De tanker werd geraakt door drie raketten op de machinekamer en de ballasttank aan bakboordzijde. Twee Filipijnse bemanningsleden kwamen om het leven bij de aanval. Alle communicatie met het schip viel weg en het schip lag stuurloos in het water, slagzij makend naar bakboord. De bemanning werd geëvacueerd door de lokale autoriteiten. (Timsen, 2-9-2026).

Tanker getroffen door projectiel in de Straat van Hormuz - twee bemanningsleden overleden
De SIDR ligt voor anker op positie 26.26 NB en 056.31 OL in de Straat van Hormuz met ongeveer twee miljoen vaten ruwe olie aan boord, nadat het schip op 31 augustus 2026 rond 23:40 uur lokale tijd werd geraakt door onbekende projectielen, ongeveer 16,6 zeemijl ten oosten van Khasab, Oman. De tanker voer in het donker en probeerde de Straat van Hormuz te verlaten toen hij werd getroffen. Het schip was bijna twee weken geleden voor het laatst gezien in de ankerplaats van Fujairah, maar men vermoedde dat het in Juaymah was geladen en zuidwaarts door de Straat van Hormuz voer, in territoriale wateren, op 4 zeemijl van de kust van Oman.
De tanker werd geraakt door drie raketten op de machinekamer en de ballasttank aan bakboordzijde. Twee Filipijnse bemanningsleden kwamen om het leven bij de aanval. Alle communicatie met het schip viel weg en het schip lag stuurloos in het water, slagzij makend naar bakboord. De bemanning werd geëvacueerd door de lokale autoriteiten. (Timsen, 2-9-2026).

DMW en MWO zijn druk bezig met de repatriëring van overlevenden en lichamen
Het Ministerie van Migrantenarbeid (DMW) meldde op 16 september dat het de 14 Filipijnse zeelieden bijstond die een aanval hadden overleefd terwijl de SIDR door de Straat van Hormuz voer. Het DMW zette zich ook in voor de repatriëring van de stoffelijke resten van de twee bemanningsleden die bij de aanval om het leven waren gekomen. De hulp aan de overlevenden werd verleend via het Bureau voor Migrantenarbeiders (MWO) in Oman en in samenwerking met de Filipijnse ambassade in Muscat.
Op instructie van secretaris Hans Leo J. Cacdac reisde een team van MWO-Oman, onder leiding van arbeidsattaché Alice Q. Visperas, naar Khasab, Musandam, waar de overlevenden veilig waren en tijdelijk in een hotel verbleven. Het team inventariseerde de directe behoeften van de overlevenden, sprak met de vertegenwoordiger van de reder over hun zorgen en de regelingen voor hun terugkeer naar de Filipijnen, en verstrekte elke zeeman ter plaatse financiële hulp. MWO-Oman coördineerde met de Omaanse autoriteiten, het ziekenhuis, de reder en de families van de overleden zeelieden om de vereisten voor een zo spoedig mogelijke repatriëring van hun stoffelijke resten te voltooien. (Timsen, 6-9-2026).

DMW en MWO zijn druk bezig met de repatriëring van overlevenden en lichamen
Het Ministerie van Migrantenarbeid (DMW) heeft de 14 Filipijnse zeelieden bijgestaan die een aanval op de 'Sidr' in de Straat van Hormuz overleefden. Het DMW heeft zich ook ingezet voor de repatriëring van de stoffelijke resten van de twee bemanningsleden die bij de aanval om het leven kwamen. De hulp aan de overlevenden werd verleend via het Bureau voor Migrantenarbeiders (MWO) in Oman en in samenwerking met de Filipijnse ambassade in Muscat.
Op instructie van secretaris Hans Leo J. Cacdac reisde een team van MWO-Oman, onder leiding van arbeidsattaché Alice Q. Visperas, naar Khasab, Musandam, waar de overlevenden veilig waren en tijdelijk in een hotel verbleven. Op 6 september inventariseerde het team de directe behoeften van de overlevenden, sprak met de vertegenwoordiger van de reder over hun zorgen en de regelingen voor hun terugkeer naar de Filipijnen, en verstrekte elke zeeman ter plaatse financiële hulp. MWO-Oman coördineerde met de Omaanse autoriteiten, het ziekenhuis, de reder en de families van de overleden zeelieden om de vereisten voor een zo spoedig mogelijke repatriëring van hun stoffelijke resten te voltooien. (Timsen, 7-9-2026).

SKIPANES, IMO 1052995, Ro-Ro Cargo Ship, 29.891 GT, 8.968 NT, 8.400 DWT, 2-12-2025 kiel gelelegd bij Longkou CIMC Raffles Offshore Ltd. (H617), 25-8-2026 opgeleverd als SKIPANES aan Smyril Line Ship Holdings SP/F, Torshavn-Faeroe Islands (OZ2225), in beheer bij Smyril Line P/F, Torshavn.

Brand in de MK, enkele dagen na oplevering
Een brand in de machinekamer op 2 september 2026 dwong het nieuwe vrachtschip SKIPANES van Smyril Line, dat slechts enkele dagen eerder was opgeleverd, naar een Chinese scheepswerf te varen voor inspectie. Alle 23 bemanningsleden bleven ongedeerd. Het incident vond plaats op ongeveer 20 mijl voor de kust van Taiwan, onderbrak een vlootvernieuwing die 3.300 rijstrookmeters aan capaciteit zou moeten toevoegen aan de Noord-Atlantische route van de Faeröer en leidde ertoe dat het nieuwbouwschip terugkeerde naar een Chinese werf voor inspecties en een technische beoordeling.
Totdat die onderzoeken zijn afgerond, kon het bedrijf niet zeggen wanneer het schip in commerciële dienst zal treden. Deze vertraging komt hard aan bij het vlootplan, dat juist bedoeld was om de druk op de vrachtschema's op de Noord-Atlantische Oceaan te verlichten.
De Smyril Line nam de 'Skipanes' slechts enkele dagen voor de brand in ontvangst van de CIMC Raffles-scheepswerf in Yantai. Op 28 augustus was het schip vanuit Yantai vertrokken op weg naar Port Louis. Het schip was het eerste van twee speciaal gebouwde RoRo-schepen die door het bedrijf waren besteld, met het zusterschip AKRANES (IMO 1052969, 12-2-2025 te water onder bouwnummer LONGKOU CIMC RAFFLES H616) als volgend schip. Beide schepen zijn ontworpen voor gebruik op twee brandstoffen en methanol. (Timsen, 3-9-2026).

SKYLIGHT, IMO 9330020 (NB-337), Chemical/Oil Products Tanker, 7,687 GT, 11.262 DWT, 9-2006 opgeleverd als CLIPPER KRYSTAL. 9-2011 herdoopt HARBOUR KRYSTAL. 12-2015 herdoopt CARIBE CRISTINA. 10-2021 herdoopt MERMAID. 26-6-2023 verkocht aan Al Sakr Shipping Inc., 6-2023 vlag: Palau (T8A4356), in beheer bij Petrofleet Energy Trading LLC, 6-2023 herdoopt AL MOUSTAFA. 10-1-2025 verkocht aan Sea Force Inc., Palau, in beheer bij Red Sea Ship Management LLC, Dubai, 1-2025 herdoopt SKYLIGHT.

Twee personen vermist en vier gewond bij aanval op tanker.
Oman heeft melding gemaakt van een aanval op de tanker SKYLIGHT in de Straat van Hormuz op 1 maart 2026. Vier personen aan boord raakten gewond en moesten medisch behandeld worden. De bemanningsleden waren van Indiase en Iraanse afkomst.
De aanval vond plaats op vijf mijl van Musandam, bij de ingang van de Straat van Hormuz, waarbij de tanker in brand vloog. Het schip was op 22 februari in ballast aangekomen.
Er waren 20 bemanningsleden aan boord, waaronder 15 Indiërs en vijf Iraniërs. De Omaanse marine reageerde snel en evacueerde de bemanning. De kapitein en een olieman werden nog steeds vermist. Het laatste signaal werd ontvangen om 03:00 UTC. De reddingsboot PANICKER arriveerde enkele uren later ter plaatse en bleef daar.

Het bleef onduidelijk wie verantwoordelijk was voor de aanval. Er werd echter beweerd dat Iran via de radio dreigementen had geuit met aanvallen op schepen in de Straat van Hormuz nadat de VS en Israël het land waren binnengevallen. Het schip lag voor anker op positie 26.17 NB en 056.16 OL in de Perzische Golf.
De tanker werd op 18 december 2025 door het Office of Foreign Assets Control (OFAC) van het Amerikaanse ministerie van Financiën gesanctioneerd. (Timsen, 2-3-2026. Foto CLIPPER KRYSTAL: Jan van den Bos†, Hoek van Holland, 4-8-2008).

Indiase zeelieden zijn omgekomen door een gebrek aan uitrusting.
De twee Indiase zeelieden die omkwamen tijdens de aanval op de SKYLIGHT voor de kust van Oman op 1 maart, beschikten mogelijk niet over de benodigde uitrusting om patrijspoorten te breken en te ontsnappen, toen het vuur het schip in de as legde. De tanker stond aan beide zijden in brand, waardoor de mannen vast kwamen te zitten in het accommodatiegedeelte. Doordat de vlammen zich snel verspreidden, werden de vluchtroutes beperkt. Kapitein Ashish Kumar, afkomstig uit Bihar, zat vast in de kapiteinshut, terwijl een ander bemanningslid, Dalip Singh uit Rajasthan, vastzat in het accommodatieblok. Beiden konden niet ontsnappen toen het vuur zich over het schip verspreidde. De enige mogelijke vluchtroute vanuit het accommodatiegedeelte was via de patrijspoorten aan de voorzijde. Het lijkt er echter op dat er aan boord onvoldoende uitrusting was om de glaspanelen te breken en te ontsnappen. Het vuur had het accommodatiegedeelte aan beide zijden omsingeld, waardoor normale vluchtroutes waren afgesneden. Zonder gereedschap om de patrijspoorten te breken, hadden de vastzittende zeelieden geen directe uitweg. Autoriteiten hebben zwaar verkoolde skeletresten gevonden in de kapiteinshut, waarvan men vermoedt dat het die van Ashish Kumar zijn. DNA-onderzoek werd uitgevoerd om de identiteit te bevestigen. Er werden regelingen getroffen voor de familie van de kapitein om naar Dubai te reizen voor forensisch onderzoek. Dalip Singh is niet gevonden en wordt momenteel dood gewaand. In een apart incident kwam een andere Indiase zeeman om het leven bij een aanval in dezelfde regio. Dixit Solanki, een olieman uit Mumbai, stierf nadat een vermoedelijke raketaanval de machinekamer van de tanker 'MKD Vyom' trof, die voor de kust van Oman voer. De aanval trof de machinekamer, waardoor de man vast kwam te zitten voordat hij kon ontsnappen. (Timsen, 10-3-2026).

DNA onbekend
Het Hooggerechtshof in New Delhi heeft de Indiase regering verzocht het mysterie rond kapitein Ashish Kumar op te lossen. Hij verdween na de raketaanval op de SKYLIGHT in de Straat van Hormuz op 1 maart. Hij werd dood gewaand nadat er botten in zijn uitgebrande hut waren gevonden. DNA-onderzoek wees echter later uit dat de stoffelijke resten niet van hem waren. Zijn vrouw, Anshu Kumari, diende een verzoekschrift in bij het Hooggerechtshof, waarin ze stelde dat het DNA-onderzoek en het medisch bewijs de veronderstelling van zijn dood ontkrachtten. Ze voerde aan dat het overleven en de gevangenschap van de kapitein werden bewezen door losgeldoproepen die ze op 4 maart ontving van internationale nummers, waaronder uit de Verenigde Arabische Emiraten en Pakistan, waarin 20 lakh roepies werd geëist. Bovendien werden er WhatsApp-berichten op zijn telefoon bezorgd, enkele uren nadat het schip was geraakt. Zijn WhatsApp-profiel werd handmatig verwijderd op 31 maart. De digitale sporen wijzen er sterk op dat zijn apparaat na het incident nog fysiek gebruikt is. De Indiase regering heeft nagelaten een gespecialiseerd onderzoek in te stellen of diplomatieke kanalen te gebruiken om de vermiste man te vinden. Een rechterlijk college onder leiding van opperrechter Surya Kant verzocht procureur-generaal Thushar Mehta om navraag te doen naar de verblijfplaats van Kumar en een statusrapport in te dienen. (Timsen, 19-8-2026).

SONANGOL NAMIBE, IMO 9325049 (NB-337), Crude Oil Tanker, 83.469 GT, 158.425 DWT, 22-3-2007 opgeleverd als SONANGOL NAMIBE aan Sonangol Shipping Namibe Ltd., Bahamas (C6VR3), in beheer bij Wallem Shipmanagement Inc. 2009 in beheer bij Stena Bulk LLC, Houston TX en Wallem Shipmanagement Inc. 16-8-2010 in beheer bij Stena Bulk LLC en International Tanker Management Ltd. 17-6-2024 in beheer bij Stena Bulk LLC en Wallem Shipmanagement Inc.

Tanker bezweek onder explosie
De SONANGOL NAMIBE, onderweg van Singapore naar de Khawr Al Zubair LNG-terminal, liep schade op door een explosie terwijl het schip voor anker lag nabij de Iraakse haven Khor al Zubair in positie 29.34 NB en 048.51 OL, ongeveer 30 zeemijl ten zuidoosten van de Koeweitse kust, op 5 maart 2026. Het schip werd om 01:20 uur lokale tijd aan bakboordzijde benaderd door een onbekend klein vaartuig. Kort daarna klonk een luide knal. Een ballasttank was beschadigd en de inhoud stroomde eruit. Het ongeladen schip bleef ondanks de schade aan bakboordzijde drijven. De tanker, die onder Bahamas vlag vaart, is eigendom van het Angolese staatsoliebedrijf Sonangol, maar wordt geëxploiteerd door Stena Bulk als onderdeel van de Stena Sonangol Suezmax Pool. (Timsen, 5-3-2026).

Shadow-tanker is verkocht
De SONANGOL NAMIBE, een tanker van Sonangol die zich duidelijk in de categorie van de schaduwvloot bevindt, is voor iets minder dan 50 miljoen dollar van eigenaar gewisseld. De prijs was in lijn met de verkoop van een andere in Korea gebouwde tanker van dezelfde leeftijd, de HELION, die onder sancties valt en momenteel in de Golf van Finland ligt.
Het schip, dat tot voor kort COSMO SAIL heette, is na de overname van Thenamaris in 2025 voor iets minder dan 40 miljoen dollar van naam en rederij veranderd tussen twee Chinese entiteiten, Hao Xin Long en Taihu Shipping. (Timsen, 18-8-2026).

SPARTA, IMO 9268710 (NB-339), Ro-Ro Cargo Ship, 8.831 GT, 6.785 DWT, 2003 opgeleverd als SCAN BRASIL. 12-2008 herdoopt HYUNDAI BUFFALO. 3-2010 herdoopt SCAN BRASIL.12-2010 herdoopt HC PAULINA. 2016 verkocht van 'HC Paulina' Schiffahrts GmbH & Co. K.G., Antigua and Barbuda aan Sparta Marine & Assets GmbH, 8-2016 vlag: Belize, 8-2016 herdoopt SPARTA. 11-2019 verkocht aan SC-South LLC, Rusland (UCPH). (Foto HC PAULINA: Kees Bustraan†, 25-5-2015, Willemstad, Curaçao).

Een konvooi van de Russische schaduwvloot is door de Straat van Dover gevaren
Een Russisch schaduwkonvooi voer op 18 april door het Kanaal, bestaande uit de fregat ADMIRAL KASATONOV (Project 22350) en de bevoorradingstanker AKADEMIK PASHIN, samen met de GENERAL SKOPELEV en de SPARTA. Ze voltooiden met succes een zuidelijke doorvaart door de Straat van Dover, op weg naar de Middellandse Zee.
In een opvallende actie om de olie-inkomsten en strategische activa te beschermen, bood het fregat nauwe begeleiding aan de koopvaardijschepen. De begeleiding door oorlogsschepen werd gezien als een directe reactie op de sancties, om de veilige doorgang te garanderen van middelen die het aanhoudende conflict in Oekraïne financieren. Het konvooi werd gevolgd door het Britse RFA-schip TIDEFORCE en via AIS/visuele

surveillance door maritieme waarnemers in de gaten gehouden terwijl het zich een van 's werelds drukste scheepvaartroutes doorvoerde. (Timsen, 26-4-2026).

Russisch konvooi maskeert positie door AIS-spoofing
Een Russisch marinelogistiek konvooi dat ten zuiden van Italië opereerde, probeerde zijn werkelijke positie te verbergen door AIS-gegevens te vervalsen. Na twee dagen van AIS-stilte verscheen de GENERAL SKOBELEV plotseling weer, met signalen ten noordwesten van Estland. Satellietbeelden toonden het konvooi echter duidelijk tussen Italië en Malta op 3 mei, waarmee een opzettelijke poging tot misleiding werd blootgelegd. Deze positie was direct in tegenspraak met eerdere trackinggegevens. Satellietbeelden die ongeveer op hetzelfde tijdstip werden genomen, toonden geen schip op de opgegeven locatie in de Oostzee. In plaats daarvan was het konvooi ten zuiden van Malta zichtbaar.
Naast de tanker bestond de groep uit het fregat ADMIRAL FLOTA KASATONOV, de SPARTA en de bevoorradingstanker AKADEMIK PASHIN. De samenstelling van het konvooi suggereerde een gecoördineerde logistieke beweging in plaats van een simpele doorvaart. De aanwezigheid van zowel brandstof- als bevoorradingsmiddelen, samen met een moderne escorte, wees op langdurige operaties in plaats van een korte overtocht.
In deze context dient AIS-spoofing het doel om verwarring te zaaien, de identificatie te vertragen en de transparantie van de monitoring te verminderen.
De samenstelling van de groep en de gevolgde route suggereerden dat het om een gecoördineerde logistieke missie ging, mogelijk op weg naar Syrië.
Konvooien van dit type werden in het verleden ingezet ter ondersteuning van Russische operaties in Syrië. De aanwezigheid van een modern escorte, in dit geval de ADMIRAL KASATONOV, versterkte het idee van een gevoelige of strategisch belangrijke verplaatsing. (Timsen, 5-5-2026).

Wapentransportschip gevolgd door Duitse en Deense marine
Op 31 mei 2026 schaduwde het Duitse fregat SACHSEN-ANHALT F224 (MMSI: 211922000), tijdens de doorvaart van Wilhelmshaven naar de Oostzee, samen met Deense marine-eenheden een Russisch konvooi bestaande uit vier schepen die vanuit de Middellandse Zee arriveerden. Tot de groep behoorde het fregat STOIKIY, dat nog in februari in de Straat van Hormuz oefeningen had uitgevoerd met de Iraanse marine. Ook de SPARTA, een schip dat tien jaar geleden van Duitsland was gekocht en recentelijk was ingezet voor wapentransporten met uitgeschakelde AIS, maakte deel uit van de Russische formatie. Het schip was onderweg van de Russische haven Sint-Petersburg naar Baltiysk, waar het op 2 juni aankwam. (Timsen, 3-6-2026).

Gesanctioneerde Russische schepen worden gevolgd in het Verenigd Koninkrijk
Tussen 21 en 23 augustus 2026 hebben oorlogsschepen van de Royal Navy in Britse wateren schepen gevolgd die onder sancties van Rusland vallen. De in Portsmouth gestationeerde HMS 'Duncan' en HMS 'Severn' schaduwden twee Russische oorlogsschepen en twee vrachtschepen die onder sancties vielen, terwijl ze door de Noordzee en het Kanaal voeren. Een Merlin-helikopter van HMS 'St Albans', die ook bij de operatie betrokken was, ondersteunde de inspanningen door de surveillance uit te breiden toen de schepen de Straat van Dover naderden.
De schepen gebruikten radar en andere sensoren om de schepen tijdens hun hele reis nauwlettend in de gaten te houden. De taakgroep bestond uit de Russische marine-destroyer 'Admiral Levchenko', die de twee gesanctioneerde vrachtschepen escorteerde: de 'General Skobelev', onderweg naar Port Said met een verwachte aankomsttijd van 5 september, en de 'Sparta', onderweg van Kronstadt naar de Middellandse Zee.
Rusland zette tijdens de operatie ook het fregat 'Neustrashimy' in. Tegelijkertijd hield het patrouilleschip HMS 'Mersey' het Russische bevoorradingsschip 'Akademik Pashin' in de gaten, dat op weg was naar Port Said met een verwachte aankomsttijd van 8 september.
De schepen van de Royal Navy volgden de Russische groep vanaf de Noordzee tot in het Engelse Kanaal, waarna ze de taken overdroegen aan een NAVO-bondgenoot voor de kust van Frankrijk bij Ouessant. (Timsen, 30-8-2026).

STENA NAUTICA, IMO 8317954 (NB-336), Passenger/Ro-Ro Cargo Ship, 29-8-1984 kiel gelegd, 29-5-1985 te water, 21-4-1986 opgeleverd door Nakskov Skibsværft A/S, Nakskov (234) als NIELS KLIM aan Danske Statsbaner, Denemarken. 19.763 BRT. 148 Cabines, laadcapaciteit: 1.235 meter, 17,5 knopen. 12.470 kW, 2 × B&W 8L45GB. 1991 verkocht aan Stena Nautica Line Ltd., Bahamas, herdoopt STENA NAUTICA. 1991 herdoopt ISLE OF INNISFREE. 1995 herdoopt LION KING. 1996 herdoopt STENA NAUTICA. 2003 nieuwe meting: 19.504 GT. 2004 verkocht aan Stena Bermuda Line Ltd., Bahamas. 2004 verkocht aan Stena Rederi AB, Zweden (SGQU). 8-2009 verkocht aan Stena Rederi AB, Zweden (SGQU), in beheer bij Stena Line Scandinavia AB. 2026 Stena Line besloot begin februari de veerroute tussen Grenå en Halmstad te sluiten. De route, die sinds 2020 in gebruik is, eindigt op 30 april 2026, wanneer de veerboot STENA NAUTICA voor de laatste keer tussen de twee havens vaart. 6-8-2026 (e) verkocht aan Eckerö Rederiaktiebolaget, Mariehamn, Åland, vlag: Zweden (SGQU), 8-2026 herdoopt ECKERÖ LINK.

Voormalige Stena-veerboot herdoopt
De dochteronderneming van AB Eckerö, Eckerö Link, nam de STENA NAUTICA op 7 augustus over en hernoemde deze direct naar zichzelf: ECKERÖ LINK. Deze lag momenteel aangemeerd in Frederikshavn.

De terugreis begint op 10 augustus met de huidige bemanning van de FJÄRDVÄGEN. Er is nog geen informatie over wanneer het schip in gebruik zal worden genomen; eerst zullen er werkzaamheden in Naantali worden uitgevoerd. Onderweg zal een proefaanloop naar Åland plaatsvinden. Op 12 augustus zou de veerboot Långnäs aandoen. (Timsen, 7-8-2026).

SUN, IMO 9293117, Crude Oil Tanker, 81.076 GT, 159.186 DWT, 4-2005 opgeleverd als SM EVEREST. 28-4-2005 verkocht aan Cape Bari Tankschiffahrts, Marshall Islands, in beheer bij Columbia Shipmanagement GmbH, 4-2005 herdoopt CAPE BARI. 30-4-2019 Konig & Cie heeft hun vier Suezmax-schepen, CAPE BARI, CAPE BASTIA, CAPE BONNY en CAPE BRINDISI, alle 159/2005 Hyundai, Korea met SS/DD 4-2020, 6-2020, 9-2020 en 102020, respectievelijk, verkocht aan Griekse kopers voor USD 74 miljoen en bloc. 9-12-2019 verkocht aan Bari Shipholding Ltd., 12-2019 Marshall Islands, in beheer bij CMB.TECH N.V., 12-2019 herdoopt BARI. 4-2022 vlag: Liberia, 4-2022 herdoopt LEOPARD I. 2-2-2024 verkocht aan Wavewhisper Shipping Ltd., Antigua & Barbuda, 2-2024 herdoopt SUN. 10-2025 vlag: Timor Leste (FALSE). 2-2026 vlag: Kameroen (TJMY57).

EUNAVFOR / MED IRINI-troepen onderschepten tanker van schaduwvloot
De SUN, die door de EU en het Verenigd Koninkrijk was gesanctioneerd en ervan verdacht werd onder valse vlag te varen in strijd met het internationale zeerecht, werd op 30 augustus 2026 in de Middellandse Zee geënterd door Italiaanse troepen aan boord van de PAOLO THAON DI REVEL. Dit gebeurde in het kader van Operatie EUNAVFOR / MED IRINI, waarbij de vlag werd gecontroleerd. Hiermee werd de SUN het zesde schip dat de afgelopen maanden door EU-operaties onderschept werd. De illegale oliehandel door schepen als de SUN was een cruciale levensader voor Ruslands oorlog in Oekraïne, en verdere acties tegen de SUN zouden op 31 augustus worden besproken tijdens een bijeenkomst van Europese ministers van Defensie in Dublin.
De SUN werd geënterd in overeenstemming met artikel 110 van het VN-Zeerechtverdrag (UNCLOS), dat oorlogsschepen toestaat een koopvaardijschip te enteren wanneer er redelijke gronden zijn om te vermoeden dat het schip geen nationaliteit heeft of onder een valse vlag vaart. Na het enteren controleerden marinepersoneel de nationaliteit van het schip en het recht om de vlag te voeren. De documenten van het schip werden gecontroleerd. De resultaten werden vervolgens gedocumenteerd en gerapporteerd aan de bevoegde autoriteiten.
Verschillende Europese landen hebben de afgelopen maanden olietankers van de Russische schaduwvloot geënterd. Ook Nederland is van plan harder op te treden tegen de schaduwvloot en wil zijn bevoegdheden uitbreiden om schepen die onder valse vlag varen te enteren.
De vloot bestaat uit meer dan duizend schepen die gesanctioneerde goederen – zoals Russische olie – onder buitenlandse vlag vervoeren. De schepen schakelen vaak hun transponders uit om detectie te voorkomen. (Timsen, 2-9-2026).

THORBJØRN, IMO 7904504 (NB-336), ijsbreker, 12-1980 opgeleverd door Svendborg Skibs, Svendborg (164) als THORBJØRN aan Governmemy of the Kingdom of Denmark. 1.547 BRT, 2.345 DWT. Zusterschepen: DANBJØRN en ISBJØRN. 1980-1996 zorgde vanaf Naval Station, Frederikshavn om de Deense wateren bevaarbaar te houden. 1996 opgelegd. 2012 te koop gezet door de Deense regering. 22-9-2015 verkocht aan Stevns Broker P/S, Svendborg, vlag: Denemarken, in beheer bij Nordane Shipping A/S, Svendborg. 1-2016 verkocht, vlag: (Denmarken (DIS) (OUBC2). 25-6-2026 verkocht aan Suliaq Maritime ApS., Svendborg, (Denmarken (DIS), in beheer bij Tutum Shipping ApS, Svendborg. 9-2026 verkocht aan mijnbouwbedrijf Amaroq Ltd., Ontario.

Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

AGENDA

18 september 2026, vrijdag, 20:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen. Mark van Dongen, CCO van Boluda, op de rol met een presentatie over dit toonaangevende sleepvaartbedrijf.
30 september t/m 4 oktober Furieade te Maassluis. Zaterdag 3 oktober 2026 braderie aan de haven, rondvaarten enz.
3 oktober 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum
10 oktober 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
2 t/m 5 november 2027, 43e editie Europort, Ahoy, Rotterdam
7 november 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum
14 november 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
21 november 2026, zaterdag, 14:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen. Thijs v.d. Jagt, projectmanager Boskalis / SMIT Salvage (onder voorbehoud).

5 december 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum
2 januari 2027, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum
9 januari 2027, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
16 januari 2027, zaterdag, 14:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen.

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 AIDAperla, 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 AIDAperla, 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 AIDAperla, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 -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.
22-10-2026 AIDAperla, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 07:00 -19:00 uur.
23-10-2026 ARCADIA, IMO 9226906, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 07:00 - 19:00 uur.
28-10-2026 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
30-10-2026, MEIN SCHIFF RELAX (**Maiden Call**), IMO 9862657, CTR, vrijdag, 07:00 - 18:00 uiur.
31-10-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
2-11-2026 SKY PRINCESS, IMO 9802396, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 19:00 uur.
3-11-2026 AIDAperla, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 22:00 uur.
4-11-2026 IONA, 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 06:00 - 18:00 uur.
7-11-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
8-11-2026 QUEEN MARY 2, IMO 9241061, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 06:00 - 06:00 uur.
11-11-2026 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
18-11-2026 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
19-11-2026 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 21:00 uur.
21-11-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
25-11-2026 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
3-12-2026 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 21:00 uur.
5-12-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
8-12-2026 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 07:00 - 17:00 uur.
9-12-2026 QUEEN MARY 2, IMO 9241061, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 23:55 uur.
12-12-2026 AURORA, IMO 9169524, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 15:00 - 19:00 uur.
15-12-2026 QUEEN ANNE, IMO 9839399, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 09:00 - 17:00 uur.
17-12-2026 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 21:00 uur.

20-12-2026 AMBITION, IMO 9172777, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 08:00 - 18:00 uur.
21-12-2026 MEIN SCHIFF FLOW, IMO 9862669, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 07:00 - 18:00 uur.
23-12-2026 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
29-12-2026 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 07:00 - 17:00 uur.
31-12-2026 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 21:00 uur.

Info: Cruiseport Rotterdam

DISNEY BELIEVE krijgt vorm

Disney Cruise Line heeft tijdens haar congres voor Disney Fans, D23, nieuwe details bekendgemaakt over de Disney Believe, het nieuwste schip van de vloot. Het schip komt eind 2027 in de vaart en krijgt verschillende nieuwe restaurants, entertainment en openbare ruimtes, geïnspireerd op bekende Disney-verhalen. Tijdens de presentatie werd onder meer een eerste ontwerp van de Grand Hall onthuld.

De Disney Believe wordt gebouwd bij de Duitse scheepswerf Meyer Werft. De komende tijd zal Disney Cruise Line regelmatig een kijkje achter de schermen geven van de bouw en de ontwikkeling van het schip. Daarbij worden onder meer ontwerpen van Disney Imagineering, repetities van shows en andere voorbereidingen gedeeld.

Grand Hall in het teken van Moana

Net als de Disney Wish, Disney Treasure en Disney Destiny krijgt ook de Disney Believe een centrale Grand Hall. Deze grote ontvangstruimte wordt het hart van het schip en krijgt bij ieder schip een eigen thema.

Bij de Disney Believe staat Moana centraal. De ruimte krijgt invloeden uit de Polynesische omgeving van de animatiefilms, gecombineerd met ambachtelijke details die verwijzen naar de cultuur en tradities van de regio. Een bronzen beeld van Moana met haar metgezellen Pua en Heihei wordt een van de blikvangers van de ruimte.

Disney wil met de Grand Hall het thema van de Disney Believe direct zichtbaar maken. Volgens Claire Weiss, Portfolio Executive Creative Director, draait het schip om geloven in magie, familie, de kracht van de natuur en jezelf.

Woody en Buzz op de achtersteven

Ook aan de buitenkant krijgt de Disney Believe een eigen karakter. Op de achtersteven komen grote beelden van Woody en Buzz Lightyear uit Toy Story. De twee personages worden afgebeeld terwijl ze samen de naam van het schip op de romp lijken te tekenen met grote gele kleurpotloden.

Daarmee wijkt Disney af van de traditionele belettering die op de andere schepen van Disney Cruise Line wordt gebruikt. De letters krijgen een speelser uiterlijk dat aansluit bij de kenmerkende stijl van Toy Story.

Op de boeg komt Tinker Bell, zoals zij te zien was in de klassieke Disney-film Peter Pan uit 1953. De handgeschilderde voorstelling wordt aangevuld met silhouetten van onder anderen Peter Pan, Wendy en Captain Hook.

De Disney Believe krijgt daarnaast verschillende nieuwe locaties en entertainmentconcepten die zijn gebaseerd op bekende Disney-films. Disney noemt onder meer Encanto, Frozen, Sneeuwwitje en de Zeven Dwergen, Moana en De kleine Zeemeermin als inspiratiebronnen.

De komst van de Disney Believe vormt daarmee een nieuwe stap in de uitbreiding van de Disney Cruise Line-vloot. Meer informatie over de verschillende restaurants, shows en andere voorzieningen aan boord wordt de komende tijd bekendgemaakt. (Bron en foto: Cruisereiziger.nl/Disney, 18 augustus 2026).

MEYER WERFT 723, IMO 1081544, Passenger (Cruise) Ship, Wish klasse, 144.000 GT, 1-2025 in aanbouw onder bouwnummer MEYER WERFT 723, 1-10-2027 (e) geplande oplevering aan Magical Cruise Co. Ltd., Lake Buena Vista FL, vlag: Bahamas.

MEYER WERFT 731, IMO 1113488, Passenger (Cruise) Ship, 104.000 GT, 1-2025 in aanbouw onder bouwnummer MEYER WERFT 731, 30-4-2029 (e) geplande oplevering aan Magical Cruise Co. Ltd., Lake Buena Vista FL, vlag: Bahamas.

MEYER WERFT 732, IMO 1113490, Passenger (Cruise) Ship, 104.000 GT, 1-2025 in aanbouw onder bouwnummer MEYER WERFT 732, 31-10-2029 (e) geplande oplevering aan Magical Cruise Co. Ltd., Lake Buena Vista FL, vlag: Bahamas.

MEYER WERFT 733, IMO 1113505, Passenger (Cruise) Ship, 104.000 GT, 1-2025 in aanbouw onder bouwnummer MEYER WERFT 733, 31-10-2029 (e) geplande oplevering aan Magical Cruise Co. Ltd., Lake Buena Vista FL, vlag: Bahamas.

GEMINI, IMO 9000687 (NB-341), Passenger (Cruise) Ship, 19.093 GT, 1.074 passagiers, 30-5-1991 te water, 20-7-1992 opgeleverd door Union Naval de Levante, Valencia (197) als CROWN JEWEL aan Crown Cruise Line Inc., Panama. 19.089 GT. 1995 verkocht aan Jewel Owner Ltd., Panama, herdoopt SUPERSTAR GEMINI. 27-2-2003 in beheer bij Genting Cruise Lines. 5-2007 verkocht aan Jewel Owner Ltd., Panama. 1-2009 herdoopt VISION STAR. 16-3-2009 in beheer bij Fleetpro Ocean Inc. 3-2009 vlag: Malta, 3-2009 herdoopt GEMINI. 1-2010 vlag: Marshall Islands. 12-2013 vlag: Bahamas (C6AY8). 12-5-2015 in beheer bij Dania Ship Management Bulk A/S. 18-4-2016 in beheer bij Optimum Shipmanagement Service. 4-2016 herdoopt CELESTYAL NEFELI. 12-2017 in beheer bij Anglo-Eastern Cruise. 12-2017 herdoopt GEMINI. 15-7-2020 in beheer bij Miray Gemicilik Isletme ve Personel Ticaret Ltd. Sti., Besiktas, Istanbul. 2-2023 in gebruikt als tijdelijk onderkomen voor vluchtelingen na de verwoestende aardbeving die Turkije op 6 februari 2023 trof. 10-2023 verkocht aan Mirayint Cruises Ltd., Bahamas, in beheer bij Miray Gemicilik Isletme ve Personel Ticaret Ltd. Sti., Besiktas, Istanbul. 1-8-2025 geïnspecteerd te Piraeus, zes gebreken vastgesteld, 3-8-2025 te Piraeus aangehouden, drie gebreken zijn als ernstig worden beschouwd en vormden de reden tot de aanhouding: 1) Arbeidsomstandigheden: Niet-betaling van loon. 2) Certificaat en document - Arbeidsovereenkomst voor zeevarenden: Verlopen. 3) ISM-certificaat: Niet zoals vereist. Het schip werd op 5 augustus weer vrijgegeven en verliet de haven op weg naar Kusadasi. 5-9-2025 vanaf Padmos in de haven van Piraeus aanzienlijke schade opgelopen bij een aanvaring met een dok, 6-9-2025 verhaald naar Ampelakia. 3-2026 vlag: onbekend. 4-2026 vlag: Kameroen TJMC182 (VALS). 2-5-2026 vertrokken van Ampelakia en ten anker gegaan in positie 37.59 NB en 024.27 OL. 24-6-2026 van Karystos naar Piraeus. (Foto: Nektarios Papadakis, 9-8-2024, Piraeus).

De GEMINI uit de baai van Karystos, naar Piraeus
De sleepactie werd georganiseerd naar aanleiding van een noodbevel dat de Griekse autoriteiten op 19 juni hadden uitgevaardigd. Het schip lag op de avond van 23 juni aangemeerd aan een pier in Elefsina, vlakbij Piraeus. De Oekraïense ambassade in Griekenland heeft de kustwacht laten weten dat zij de repatriëring van drie Oekraïense staatsburgers aan boord van het schip regelt.
De Internationale Arbeidsorganisatie had het schip op 20 mei als verlaten verklaard. Na aankomst drongen inwoners van Karystos er bij de lokale autoriteiten op aan, met het argument dat het dode schip een bedreiging vormde voor het milieu en de lokale toeristische sector. Er was beslag gelegd op het schip door een Turkse bank die de hypotheek had, en andere handelscrediteuren en de bemanning hadden vorderingen ingediend. Wat betreft iInsurance, de laatst bekende verzekeraar, meldde Hydor dat de dekking op 24 mei was verlopen.
In april had de 'Gemini' de Bahamaanse vlag ingeruild voor die van Kameroen, hoewel dat land in februari zijn internationale registratie had opgeschort en de IMO de Kameroense vlag nu als vals beschouwde. De vlagwisseling viel samen met de afkeuring van het schip door Bureau Veritas. De 26 overgebleven bemanningsleden uit Griekenland, Turkije, Kroatië, India, Saint Lucia en Oekraïne vroegen om repatriëring, omdat ze al meer dan twee maanden geen salaris hadden ontvangen.
Een recente inspectie door de Karystos-afdeling van de Griekse kustwacht bracht een ernstig brandstoftekort, een kritiek gebrek aan drinkwater en voedsel, en een aanzienlijke verslechtering van de leefomstandigheden van de bemanning aan het licht. De bemanning beschreef onhygiënische omstandigheden, met verstopte afvoeren, ondergelopen hutten, overvolle afvalruimtes en rioolwater dat in de voedselbereidingsruimtes lekte. De bemanning meldde ook terugkerende motorproblemen, waaronder branden en rookontwikkeling in de hoofdgang van de bemanning, waarbij het schip op de noodgenerator draaide.
Begin juni schreef de kapitein een brief aan de kustwacht waarin hij verklaarde dat de omstandigheden zo ernstig waren geworden dat hij een noodoproep zou moeten doen om sleephulp te vragen, zodat het schip onder controle van de Griekse overheid kon worden gebracht.
Hij reserveerde ongeveer een ton brandstof uitsluitend voor essentiële veiligheidsdoeleinden, waaronder het ophalen van het anker, het vergemakkelijken van de sleepoperatie en het uitvoeren van de afmeerprocedures bij aankomst in de aangewezen haven.
Op 11 juni erkende Miray de geuite zorgen. De eigenaren, managers, hypotheekverstrekkende bank, juridische vertegenwoordigers en agenten zouden samenwerken om een geschikte haven, scheepswerf of opslagfaciliteit te vinden, en verklaarden dat de coördinatie met de bank gaande was terwijl de financiële en operationele opties werden geëvalueerd. De eigenaren onderzochten alternatieve financierings- en investeringsmogelijkheden.
De financiële problemen van Miray kwamen voort uit het mislukken van de joint venture Life at Sea met Amerikaanse partners in 2023. Deze samenwerking had de GEMINI moeten omvormen tot een cruiseschip met bewoners aan boord. Het project viel uiteen nadat investeerders en de Amerikaanse partners zich terugtrokken. Miray had de GEMINI in 2020 gehuurd van SunStone Ships uit Miami en in 2023 volledig gekocht. Het seizoen van 2025 begon met motorproblemen en eindigde toen het schip begin september tegen een pier in Piraeus botste. Reparaties in Salamina, plus een detentie door de havenautoriteiten vanwege maandenlang onbetaald loon voor de toen 316 bemanningsleden, dwongen het schip tot een vroegtijdig einde van het seizoen.
De lonen werden uitbetaald en de bemanning werd in april gerepatrieerd. Op 3 mei vertrok de GEMINI vanuit Salamina met een minimale bemanning op weg naar Izmir ter voorbereiding op het zomerseizoen dat later die maand zou beginnen. De bemanning verklaarde dat hen bij vertrek was verteld dat het schip niet genoeg brandstof had om Izmir te bereiken, waardoor ze moesten uitwijken naar Karystos.
Het schip is door de gezamenlijke database van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) en de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) als verlaten geregistreerd. Het schip werd op 21 mei aan de lijst van verlaten schepen toegevoegd. ILO-gegevens wezen op een nijpende situatie aan boord, waar op dat moment een ernstig brandstoftekort, evenals een kritiek tekort aan drinkwater en voedselvoorraden, heerste. (Timsen, 4-6-2026).

Vrijgave van cruiseschip geweigerd
Een Griekse rechtbank weigerde vorige week de vrijlating van de GEMINI, die al meer dan 200 dagen vastzit, terwijl de brandstof en de proviand voor de kleine bemanning van 25 man aan boord opraakten. Het schip zou ook zijn classificatiecertificaten zijn kwijtgeraakt en vaart nu onder een valse vlag. Het schip werd door verschillende rederijen geëxploiteerd voordat het in 2020 werd overgenomen door een Turkse zakenman die tevens touroperator is. Het stond geregistreerd op naam van Miray Gemicilik en maakte korte cruises langs de Turkse kust en de Griekse eilanden.
In september 2025 constateerden Griekse inspecteurs schade aan de romp, waardoor de zeewaardigheid van het schip in gevaar kwam, en gaven een bevel tot aanhouding af, gebaseerd op meldingen van niet-uitbetaling van bemanningslonen. Het schip, met een normale bemanning van 340 personen, strandde in Salamis en de cruises werden opgeschort. In oktober vestigde de Griekse Zeemansfederatie de aandacht op de benarde situatie van de bemanning en meldde dat sommige bemanningsleden het schip verlieten ondanks dat ze tot wel vier maanden geen salaris hadden ontvangen.
De P&I-club van het schip en de Internationale Transportarbeidersfederatie kwamen tussenbeide om de repatriëring van de bemanning te voltooien. De Turkse Denizbank legde echter beslag op het schip

vanwege onbetaalde bedragen, waarna ook de P&I-club en een sleepbootexploitant een rechtszaak aanspanden om de aan hen verschuldigde bedragen te innen.
Het schip bleef in Salamis in bewaring, maar de cruisemaatschappij Miray Cruises begon al reclame te maken voor het seizoen van 2026 met cruises die op 24 mei zouden beginnen. Op de website van het bedrijf stonden cruises van 3 en 4 dagen, evenals geplande reizen naar de Zwarte Zee. In maart werd een klein team van 25 personen gestuurd om het schip te bergen. Het schip kwam echter niet verder dan Karistos en zocht daar, vanwege slecht weer, beschutting in de baai. De 'Gemini' ligt sindsdien voor anker in de baai.
Classificatiebureau BV meldde dat de certificaten van het schip sinds mei waren opgeschort omdat de inspectie was uitgesteld. Vervolgens verloor het schip zijn vlag in de Bahama's. Het meldt nu dat het onder de vlag van Kameroen vaart. De bemanning heeft al 2,5 maand geen salaris ontvangen en naar verluidt bereidden verschillende bemanningsleden zich opnieuw voor om het schip te verlaten. (Timsen, 18-8-2026).

MSC DIVINA, IMO 9585285 (NB-185), Passenger (Cruise) Ship, 139.072 GT, 3.502 passagiers, aanvankelijk MSC FANTASTICA, 3-9-2011 te water gelaten onder bouwnummer STX St-Nazaire U32, 19-5-2012 opgeleverd aan Compania Naviera Meraviglia S.A., Panama, in beheer bij MSC Cruises S.A., Genève en Mediterranean Shipping Co. Srl. Roepsein 3FFA5. 40.000 kW, 23,7 kn. 19-5-2012 te Barcelona gedoopt MSC DIVINA door Sophia Loren. 27-5-2012 t/m 2-6-2012 eerste cruise in de Middellandse Zee. 5-7-2016 in beheer bij MSC Cruises S.A. en MSC Cruise Management (U.K.) Ltd., Uxbridge, United Kingdom.

Passagiers hackten het omroepsysteem en deden valse aankondigingen
Terwijl de MSC DIVINA op 30 juli 2026 onderweg was van Marmaris naar Napels, werd het omroepsysteem van het cruiseschip gehackt door zes Italiaanse mannen: "De kapitein heeft de controle over het schip verloren", hoorden de passagiers. Verschillende soortgelijke mededelingen werden vóór 06:30 uur 's ochtends uitgezonden, wat ongeloof en bezorgdheid zaaide onder sommige passagiers en bemanningsleden. In werkelijkheid had de kapitein de touwtjes stevig in handen. De boodschap die via de luidsprekers werd uitgezonden, was in feite het werk van zes passagiers die twee hutten deelden. Bij aankomst in Napels werden ze aangehouden en overgedragen aan de autoriteiten. Ze werden vervolgd voor ongeoorloofde toegang tot een computersysteem, het activeren van een alarm en het verstoren van de openbare veiligheid. De aanklacht omvatte ook "samenzwering tot wetsovertreding". Ze hadden een beveiligingslek in het netwerk van het schip misbruikt om valse mededelingen uit te zenden. Het effect bleef echter beperkt: het alarm ging slechts af op twee van de achttien dekken van het schip, in de gemeenschappelijke ruimtes, die op dat vroege uur dunbevolkt waren. (Timsen, 6-8-2026).

OCEAN PRINCESS, IMO 9187899 (Z-47), 19-12-1997 kiel gelegd, 12-5-1999 te water gelaten, 22-6-1999 opgeleverd door STX France S.A., Saint-Nazaire (O31) aan Copropriete du Navire, Gibraltar, in beheer bij Renaissance Cruises Inc., 12-1999 gedoopt R FOUR te Fort Lauderdale. 26-9-2001 aan de ketting gelegd te Uturoa. 2001 in beheer bij Martinoli S.A.M. 10-2002 verkocht aan Princess Cruises Lines Ltd., Gibraltar, herdoopt TAHITIAN PRINCESS. 11-2002 verkocht aan FPP SAS. 6-2006 ingebracht bij Princess Cruise Lines Ltd., Hamilton-Bermuda, 6-2006 in beheer bij V-Ships Leisure SAM. 12-1-2009 in beheer bij

Princess Cruise Lines Ltd., Hamilton-Bermuda. 2-12-2009 tijdens een dokbeurt te Singapore herdoopt OCEAN PRINCESS. 8-3-2016 verkocht aan Sirena Acquisition, Marshall Islands (V7RX6), in beheer bij NCL (Bahamas) Ltd., Miami FL. (Foto OCEAN PRINCESS: Tomas, 15-8-2012, Bergen).

Het cruiseschip SIRENA van Oceania Cruises heeft vernieuwde hutten, openbare ruimtes en meer
Oceania Cruises heeft ook haar nieuwste schip niet gespaard van een vlootbreed renovatieprogramma dat oorspronkelijk was opgezet om de oudste en kleinste schepen nieuw leven in te blazen. De Sirena, die in april 2016 te water werd gelaten, is uit het droogdok gekomen met volledig opnieuw ontworpen hutten en suites, opgefriste openbare ruimtes en nieuwe kunstwerken.
Alle 342 hutten en suites aan boord zijn voorzien van een nieuw interieur, nieuwe armaturen en technologische upgrades, waaronder nieuwe toegangsdeuren, grote spiegels en 100-volt stopcontacten aan weerszijden van het bed.
Daarnaast werden de openbare ruimtes opnieuw ontworpen en werden er kristallen kroonluchters door het hele schip geplaatst. Ook de spa van de Sirena kreeg nieuwe wandlampen. (arnekiel, 17-6-2019).

SIRENA verlaat NCL-vloot in 2028
Norwegian Cruise Line Holdings heeft de “Oceania Sirena” verkocht, die momenteel in gebruik is bij de cruisemaatschappij Oceania Cruises. Hoewel de identiteit van de koper nog niet bekend is gemaakt, zou het schip na afloop van het voorjaarsprogramma in 2028 de vloot verlaten. Het schip werd in 1999 gebouwd onder de naam "R Four" voor Renaissance Cruises. Later werd het onderdeel van de vloot van Princess Cruises en sinds 2016 vaart het onder de huidige naam voor Oceania Cruises. De verkoop maakt deel uit van de strategie van Oceania Cruises om de vloot te vernieuwen en de oudere R-klasse schepen geleidelijk te vervangen. (Timsen, 7-8-2026).

OCEANIA SONATA te water gelaten: eerste schip van nieuwe Sonata Class
Oceania Cruises heeft een belangrijke mijlpaal bereikt met de bouw van de nieuwe Oceania Sonata. Het schip is donderdag te water gelaten bij de Fincantieri-werf in Marghera, Italië. De bouw gaat nu verder aan de afbouwkade, waar de interieurs en overige voorzieningen worden gerealiseerd. De ingebruikname staat gepland voor augustus 2027.
De Oceania Sonata wordt het eerste schip van de nieuwe Sonata Class, een serie van vijf schepen waarmee Oceania Cruises een volgende stap zet in de ontwikkeling van haar vloot. Het schip krijgt 695 hutten en suites en een brutotonnage van ongeveer 86.000 ton. In totaal biedt het plaats aan circa 1.390 passagiers.
“De tewaterlating van de Oceania Sonata is een ongelooflijk spannend moment, nu we een stap dichter bij het verwelkomen van onze eerste gasten in augustus komen”, zegt Jason Montague, Chief Luxury Officer van Oceania Cruises. “We zijn onze partners bij Fincantieri zeer dankbaar voor hun expertise en vakmanschap bij het tot leven brengen van de Oceania Sonata. Als eerste schip van onze nieuwe Sonata Class markeert ze het begin van een spannend nieuw hoofdstuk voor het merk en een belangrijke mijlpaal in de verdere ontwikkeling van Oceania Cruises.”
Ruimer schip met relatief beperkt aantal cruisereizigers
Met ongeveer 86.000 brutoton wordt de Oceania Sonata bijna 30 procent groter dan de in 2025 in dienst genomen Oceania Allura. Toch krijgt het schip slechts 90 accommodaties meer. Volgens Oceania Cruises moet deze verhouding zorgen voor relatief veel ruimte aan boord.

Een derde van de accommodaties bestaat uit suites. Daaronder bevinden zich vier Owner's Suites met twee slaapkamers, een primeur voor Oceania Cruises. Daarnaast introduceert de rederij twee nieuwe categorieën suites: de Horizon Suites en Penthouse Deluxe Suites.
De Horizon Suites krijgen een oppervlakte van ruim 55 vierkante meter. Ze beschikken over een aparte woon- en slaapkamer, een doorloopkast en een groot balkon. De Penthouse Deluxe Suites meten ongeveer 45 vierkante meter, en krijgen onder meer een ruimere indeling en kamerhoge schuifdeuren met uitzicht op zee.
Oceania Sonata wordt een adults-only schip en krijgt daarnaast ruime publieke voorzieningen, waaronder diverse bars en lounges.

Dertien restaurants en twee nieuwe concepten
Ook op culinair gebied introduceert Oceania Sonata nieuwe voorzieningen. In totaal komen er 13 restaurants en andere eetgelegenheden aan boord.
Naast bekende Oceania-concepten zoals The Grand Dining Room, Jacques, Red Ginger, Polo Grill en Toscana komen er twee nieuwe culinaire concepten: La Table par Maîtres Cuisiniers de France en Nikkei Kitchen.
Daarmee bouwt de Sonata Class voort op de combinatie van bestemming en gastronomie die centraal staat binnen het product van Oceania Cruises.

Vijf Sonata Class-schepen gepland
De Oceania Sonata is de eerste van vijf geplande schepen binnen de nieuwe klasse. Het zusterschip Oceania Arietta staat gepland voor 2029. Daarna volgen nog drie schepen, met geplande opleveringen in 2032, 2035 en 2037. De samenwerking tussen Oceania Cruises en Fincantieri gaat inmiddels bijna twee decennia terug. Eerdere schepen die bij Fincantieri werden gebouwd zijn onder meer Oceania Marina (2011), Oceania Riviera (2012), Oceania Vista (2023) en Oceania Allura (2025).

Eerste seizoen vanaf augustus 2027
Oceania Sonata begint haar eerste seizoen in augustus 2027. Tot en met april 2028 staan meer dan 90 bestemmingen gepland in Europa, het Caribisch gebied, langs het Panamakanaal, Mexico en Midden- en Zuid-Amerika.
De eerste cruise staat gepland voor 7 augustus 2027, wanneer het schip vanuit Rome naar Triëst vaart tijdens een 14-daagse cruise. De route voert onder meer langs Malta, Griekenland, Montenegro en Kroatië.
Andere geplande reizen zijn onder meer een zevendaagse cruise van Athene naar Istanbul in oktober 2027, een 16-daagse reis van Los Angeles naar Miami via het Panamakanaal in januari 2028 en een tiendaagse Caribische cruise vanuit Miami in maart 2028. (Bron en foto: Cruisereiziger, 28 augustus 2026).

OCEANIA SONATA, IMO 1036276, Passenger (Cruise) Ship, 85.900 GT, 5.500 DWT, 1.390 passagiers, 5-2-2026 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6359, 28-8-2026 te water gelaten, 29-7-2027 geplande oplevering als OCEANIA SONATA aan Oceania Cruises Ltd., Miami FL, vlag: Marshall Islands.

Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Pakistan	**Softening**	500 / LDT	525 / LDT	535 / LDT
2	Bangladesh	**Softening**	475 / LDT	500 / LDT	510 / LDT
3	India	**Improving**	465 / LDT	485 / LDT	495 / LDT
4	Turkey	**Steady**	262-264 / LDT	272-274 / LDT	282-284 / LDT

Sloopprijzen: GMS, 4-9-2026

AKDENIZ, IMO 7615048 (NB-341), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 9.794 GT, 1.310 DWT. 20-6-1978 te water, 12-1-1979 opgeleverd door Verolme Cork Dockyard, Cork (955) als CONNACHT aan British & Irish Steam Packet Co. Ltd., Ierland. 6.812 BRT, 1.375 DWT. 1988 verkocht aan B.A.I.S.A. Brittany Ferries, Frankrijk, herdoopt DUCHESSE ANNE. 1996 verkocht aan Morrison Ship Trading Co., Kroatië, herdoopt DUBROVNIK. 9.795 GT. 8-7-2002 in beheer bij Jadrolinija Rijeka. 30-3-2023 verkocht aan Furioso Maritime S.A., 3-2023 Panama, in beheer bij A-Ships Management S.A., 3-2023 herdoopt PRINCE. 5-4-2024 verkocht aan Insan Hak ve Hurriyetleri, 4-2024 vlag: Guinee-Bissau (J5AO9), in beheer bij Gri Denizcilik Sanayi ve Ticaret AS, Istanbul, 4-2024 herdoopt AKDENIZ. 6-2026 verkocht voor sloop te Turkije. 6-2026 vlag: Kameroen (TJMC148). 24-6-2026 vertrokken van Tasucu Anchorage naar Aliağa, 28-6-2026 op Aliağa Anchorage, 4-8-2026 te Aliağa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 26-1-1989, Hoeh van Holland).

AMSHIP-2, IMO 8726167, Ore/Oil Carrier, 2.615 GT, 3.280 DWT, 1985 opgeleverd door Kama Shipyard, Perm (850) als NEFTERUDOVOZ-51M aan U.S.S.R. 2.681 BRT, 2.871 DWT. 199- over aan Volgotanker River Shipping Co., Rusland (UFLF). 199- over aan Volgotanker J.S. Co., Rusland. 12-2025 herdoopt AMSHIP-2. 2-4-2026 verkocht aan Amshipping LLC, Rusland. 26-8-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ANDHIKA PARAMESTI, IMO 9139282 (NB-341), Bulk Carrier, 38.215 GT, 73.726 DWT. 1997 opgeleverd als WIN TRADER. 9-2002 herdoopt WILTRADER. 4-2003 herdoopt WILLIAM OLDENDORFF. 5-2006 herdoopt BABITONGA. 4-2009 herdoopt PIRO. 11-2015 herdoopt ANDHIKA PARAMESTI. 11-2015 verkocht aan Andhika Lines, vlag Indonesië (YBDM2). 19-6-2026 verkocht voor sloop (460 USD/TO as is Indonesia). 30-7-2026 verkocht aan Scandi Navigation Pte. Ltd., St. Kitts and Nevis (V4PC7), in beheer bij Trinitas Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai, 7-2026 herdoopt PARAM. 20-8-2026 gearriveerd op Chittagong Anchorage, 28-8-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ATHENA, IMO 9063811, Oil Products Tanker, 4.646 GT, 7.902 DWT, 9-1992 opgeleverd door Higaki Zosen K.K., Imabari (411) als CRANE UNIVERSE aan Doman Shipping S.A., Panama. 4.623 GT, 7.902 DWT. 1997 herdoopt UNIX ARK. 8-2000 herdoopt SUNRISE CRANE. 8-2003 herdoopt SUNYANG CHEMI 22. 2003 verkocht aan Sun Ace Shipping Co. Ltd., Pusan-Zuid-Korea, 12-2003 herdoopt NEW HOPE. 2004 verkocht aan Sekwang Shipping Co. Ltd., Cheju-Zuid-Korea, 11-2004 herdoopt LUCKY 7. 7-2011 herdoopt PRIAM. 9-2017 herdoopt INFINITE LUCK. 10-2021 vlag: Gabon. 12-2021 herdoopt ATHENA. 11-9-2024 verkocht aan Leader Star Trading Co. Ltd., Tanzania (5IM585). 8-2025 verkocht voor sloop (540 USD/TO).

BR GLORY, IMO 8907577, Bulk Carrier, 16-12-1989 te water, 2-1990 opgeleverd door Saiki Jukogyo, Saiki (1007) als RUBIN ROSE aan Rubin Line Ltd., Liberia. 13.695 BRT, 22.273 DWT. 1999 verkocht aan Luzon Shipping Co. Ltd., Malta, herdoopt BELLATRIX. 2003 verkocht aan Metrobulk Shipping Co. Ltd., Malta, herdoopt BELLATRIX ID. 2011 herdoopt KHAOLDOUN S. 2012 herdoopt ANGEL ALIA. 5-4-2014 de ANGEL ALIA en de AMELAND (IMO 9508794 van Ameland Shipping B.V., Harlingen) raakten in de ochtend op 16 mijl ten noordwesten van Lesbos, voor de noordwestelijke punt van het eiland in aanvaring met elkaar. De ANGEL ALIA, die niet geladen was, raakte de AMELAND aan bakboordzijde. Beide schepen

liepen scheuren in de romp en deuken boven de waterlijn aan stuurboordzijde op, maar bleven vaarklaar. De Griekse kustwacht stond beide schepen toe hun reis te hervatten. De ANGEL ALIA, die vanuit Casablanca op weg was naar de Zwarte Zee, meerde op de ochtend van 6 april af in de ankerplaats van Tuzla. De AMELAND was onderweg van Istanbul naar Lorient. Zowel de 17 Syrische bemanningsleden aan boord van de AMELAND als de 11 Russen aan boord van de ANGEL ALIA bleven ongedeerd. 2014 herdoopt GRAIN GLORY. 6-6-2021 verkocht van Angel Alia Maritime Ltd., Cook Islands aan BR Glory Shipping Ltd., Cook Islands, herdoopt BR GLORY. 3-2023 vlag: St. Kitts and Nevis (V4AB5). 7-2023 in beheer bij Nordic Shipping & Ship Managment Co., Mersin. 8-2026 verkocht voor sloop naar Pakistan (510 USD/TO). 9-9-2026 op de ankerplaats bij Gadani.

BRAVE LEADER, IMO 9033505, Bulk Carrier, 13.706 GT, 22.242 DWT, 28-9-1992 opgeleverd door Saiki Jukogyo K.K., Saiki (1021) als RUBIN IRIS aan May Flower Maritime S.A., Panama. 13690 BRT, 22.242 DWT. 2009 verkocht aan San Clemente Nav. Corp., Hong Kong, 5-2000 herdoopt PYRAMID LIGHT. 2004 verkocht aan Mae Dake Maritime Ltd., Valletta-Malta, 6-2004 herdoopt MAE DAKE. 1-2014 herdoopt AMAR JUNIOR. 30-5-2014 verkocht aan Barry Maritime Shipping Co. Ltd., 5-2014 vlag: Libanon (ODWD), in beheer bij Mody Shipping Co. Sarl, 5-2014 herdoopt BRAVE LEADER. 13-2-2025 in beheer bij Mody Shipping Company SAL (Off-shore), Beirut. 2026 verkocht voor sloop naar Turkije. 10-8-2016 van Beiroet naar Aliağa, 13-8-2016 op de ankerplaats van Aliağa en op het strand gezet om gesloopt te worden.

BURSA, IMO 9187760, Crude Oil Tanker, 56.324 GT, 108.468 DWT. 1999 opgeleverd als PINE VENTURE. 2002 herdoopt MINERVA ANNA. 2004 herdoopt HELLESPONT TATINA. 2013 herdoopt NORTHERN PEARL. 2020 herdoopt LOYALTY A. 2021 verkocht aan Navman Shipping Ltd., St. Vincent & The Grenadines herdoopt RELIABLE. 2022 verkocht aan Marron Shipping Co., Gabon herdoopt KAP A. 30-5-2023 verkocht aan Fornax Maritime S.A., Gabon. 2023 herdoopt BURSA. 6-2024 vlag: Sierra Leone. 5-2026 vlag: Comoros (D6A4464). 2028 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 22-8-2026 op Chittagong Anchorage.

CALCASIEU PASS, IMO 8201076 (NB-331), Fishing Vessel, WUR4227, ex ORSV, 409 GT, 1.100 DWT, 30-9-1982 opgeleverd als JUDY V. 1988 verbouwd van Supply Ship tot vissersvaartuig. 1989 herdoopt CALCASIEU PASS. 7-2024 verkocht aan Coleen Marine Inc., Miami FL USA. 2024 aanvang sloop. 12-8-2026 af laten zinken als kunstmatig rif. De CALCASIEU PASS, een voormalig menhaden-vissersschip van Ocean Harvesters, werd op 12 augustus 2026 opzettelijk tot zinken gebracht bij Delaware Reef Site 13, ongeveer 26 zeemijl voor de kust van Indian River Inlet. Hiermee begon het schip aan een tweede leven als kunstmatig rif, dat structuur biedt voor het zeeleven en nieuwe mogelijkheden creëert voor recreatief vissen en duiken voor de kust van Delaware. Ocean Harvesters had het schip in 2024 voor een symbolisch bedrag van $1 overgedragen aan Coleen Marine, waarmee de CALCASIEU PASS werd gedoneerd voor de ombouw tot kunstmatig rif. Coleen Marine heeft het schip vervolgens voorbereid, gesleept en tot zinken gebracht bij de riflocatie in Delaware. (Timsen. 15-8-2026).

CRIMSON SATURN, IMO 9244685, Wood Chips Carrier, 40,360 GT, 49.997 DWT, 7-3-2001 kiel gelegd, 23-7-2001 te water, 31-10-2001 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard Co. Ltd. (5130) als CRIMSON SATURN aan Pegasus Shipholding S.A., (Panama (H9NN), in beheer bij Pegasus Maritime Co. Ltd., Japan. 8-2026 verkocht voor sloop 496 USD/TO).

CUTTA, IMO 9037123, Oil Products Tanker, 24.252 GT, 38.615 DWT, 2001 opgeleverd als DUKE aan Magnus Carriers Corp. 2001 herdoopt BERCA. 4-2002 herdoopt NORDANVIND. 24-2-2010 in beheer bij Ernst Jacob GmbH & Co. K.G. 28-4-2010 bij Istanbul in aanvaring gekomen met het tankschip ATLANTIS ANTALYA (IMO: 9305350), beide schepen liepen deuken en krassen op. 9-2010 herdoopt HAI CHANG YOU 8. 10-2010 herdoopt HAICHANG DALIAN. 6-2015 herdoopt ZHONG GANG DALIAN. 1-2021 herdoopt SHAN GANG RONG HE. 7-2024 herdoopt AS CALCUTTA. 10-2-2026 verkocht aan Mars Adventure Ltd., Kameroen, 2-2026 herdoopt SC CUTTA. 7-2026 vlag: Nicaragua (FALSE), 7-2026 herdoopt CUTTA. 8-2026 verkocht voor sloop te Alang, India. 11-6-2026 op Alang Anchorage, 12-6-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

DAYTONA-H, IMO 8520836, Bulk Carrier, 8.254 GT, 11.901 DWT, 7-9-1987 te water, 3-1988 opgeleverd door Juliana Gijonesa, Gijon (311) als LA RABIDA aan Auxiliar de Tptes Maritimos S.A., Spanje. 1989 verkocht aan Ership S.A., Spanje. 1996 verkocht aan Ership Internacional S.A., Panama. 2009 vlag: Portugal (Madeira). 4-4-2017 verkocht aan Daytona H Marine Co., Comoros (D6A2086), in beheer bij GMC Marine Co. S.A., herdoopt DAYTONA-H. 8-8-2018 in beheer bij Cedar Marine Services Sal. 11-4-2024 in beheer bij Sata Chartering & Shipping Co. 2026 verkocht voor sloop naar Turkije. 17-8-2026 van Latakia naar Aliağa, 21-8-2026 ETA te Aliağa. 9-9-2026 te Aliağa op het strand gezet om gesloopt te worden.

DINA OCEAAN, IMO 9177480 (NB-342), 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 verkocht aan M.S. '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. 7-9-2026 op de ankerplaats van Chittagong.

DOUBLE IN, IMO 8917807 (NB-342), 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) naar India. 26-8-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

DR. MAARTEN LUTHER SC-31, IMO 8421743, Fishing Vessel, DIRA, 315 GT, 18-10-1985 opgeleverd door Scheepswerf Visser B.V., Den Helder (109) als UK-63 GRIETJE LUMMETJE aan Zeevisserijbedrijf J. van den Berg & Zonen, Urk. 1.800 EPK, 1.324 KW, MAN. 1995 nieuwe motor: 1.800 EPK, 1.324 KW, Caterpillar NE-95. 11-1-2002 verkocht aan Seefischereibetrieb Bako GmbH, Urk, vlag: Duitsland (DIRA). 14-8-2026 te Harlingen. 2026 verkocht voor sloop. ((Info: Fischerhäfen. Foto: Ruud & Marcel Coster, IJmuiden, 16-03-2020).

Trawlers verkocht voor sloop

Duitsland heeft de ontmanteling van de MAARTEN LUTHER-SC 31 en de PRINS MAURITS-NG 12 goedgekeurd. Beide schepen zijn eigendom van Nederlandse partijen. De MAARTEN LUTHER is eigendom van de familie Bakker uit Urk. Bakker kocht de trawler in 2001; oorspronkelijk heette deze UK-63 GRIETJE LUMMETJE en was gebouwd in 1985 door de Visser-scheepswerf in Den Helder. Bakker exploiteerde de trawler 25 jaar lang onder Duitse vlag.

De PRINS MAURITS is eigendom van de familie Van Slooten uit Urk. Van Slooten exploiteerde de trawler, die in 1991 werd gebouwd bij de Machinefabriek Hoekman in Urk en in 2004 onder de vlag van Duitsland voer.

Beide trawlers staakten hun visserijactiviteiten in april 2026 vanwege de hoge gasolieprijzen als gevolg van de oorlog in het Midden-Oosten. Sindsdien lagen de schepen in Harlingen. De MAARTEN LUTHER werd in Urk ontmanteld en op 20 augustus 2026 naar de scheepssloperij Hoeben RDM in Kampen gevaren voor de sloop.

De PRINS MAURITS vertrok op 25 augustus uit Harlingen, nadat alle bruikbare onderdelen waren verwijderd, en voer rechtstreeks naar Hoeben RDM.

Het slopen van beide schepen was ook een klap voor de visveilingen. De PRINS MAURITS verkocht haar vangst altijd op de visveiling van Urk, terwijl de MAARTEN LUTHER een vaste klant was van de Hollandse Visveiling IJmuiden.

Bovendien heeft de Duitse overheid andere eigenaren toestemming gegeven om hun schepen buiten dienst te stellen. Tot deze groep behoorden een aantal patrouilleschepen in Nederlands bezit, zoals de NG-10 en de garnalenkotters GRE-33 en GRE-34.
Daarnaast omvat de lijst met goedgekeurde schepen de garnalenkotters NOR-201, NOR-210, NOR-211, SC-3, SC-7, SC-11, SC-29, SC-34, SC-44, SD-5 en SD-16. Deze lijst groeide wekelijks; meer dan 40 eigenaren hadden hun vissersschepen aangemeld voor ontmanteling. (Timsen, 9-9-2026).

ELPIS, IMO 7361324 (NB-333), 4-11-1975 te water, 12-4-1976 opgeleverd door Flender Werft, Lübeck (608) als TOR SCANDINAVIA aan A/B Tor Line, Zweden (Sven Salen). 15.673 BRT. 182,26 x 23,62 x . x 6,200 meter. 1981 verkocht aan DFDS A/S, Denemarken. 1982 herdoopt WORLD WIDE EXPO. 1983 herdoopt TOR SCANDINAVIA. 1983 verkocht aan K/S Difko XXXIII, Denemarken, in bareboat charter bij DFDS. 1991 verkocht aan DFDS A/S, Denemarken, herdoopt PRINCESS OF SCANDINAVIA. 1998 verbouwd en verbreed, 22.528 GT, 184,55 x 26,90 x . x 6,200 meter. 33.540 kW, 27,2 knopen, 1.507 passagiers. 2000 verkocht aan DFDS Seaways A/S, Denemarken. 2005 verkocht aan Moby S.p.A., Italië, herdoopt MOBY OTTA. 30-9-2025 verkocht aan Hoiyu International Group Ltd., St. Kitts and Nevis (V4CF7), in beheer bij Global Ocean Shipping Co. Ltd., Shandong, China, herdoopt ELPIS. 2-2026 vlag: Comoros (D6A4345).

De veerboot is verkocht, herdoopt en van een nieuwe vlag voorzien.
De MOBY OTTA is verkocht aan de in China gevestigde Hoyu International Group Ltd., hernoemd tot ELPIS en geregistreerd in Saint Kitts en Nevis. Op 1 oktober voer de veerboot van Genua naar Livorno, waar ze tot 16 oktober stil lag in afwachting van haar vertrek naar het Verre Oosten voor verdere werkzaamheden. De verkoop van de voormalige MOBY OTTA volgde op die van haar zusterschip MOBY DREA, die in april werd verkocht aan het Italiaanse bedrijf MedFuel Srl. Later werd tevergeefs geprobeerd haar naar Turkije te sturen voor sloop, waar de importvergunning werd ingetrokken nadat bleek dat het schip een hogere concentratie asbestverontreinigd materiaal bevatte dan de Turkse regelgeving toestaat voor de import van schepen voor sloop.
In plaats daarvan werd ze naar Split gesleept, waar de scheepswerf van Brodosplit de asbestverwijdering zou uitvoeren. Dit werd echter ook verhinderd door de Kroatische autoriteiten na protesten van de lokale bevolking. Als gevolg hiervan moest de veerboot, die door de Griekse sleepboot PROTUG 75 werd gesleept, op 6 september terugkeren naar Crotone.
Beide schepen werden geëxploiteerd door de Zweedse rederij Salenrederierna AB en haar Tor Line-dienst tussen Göteborg, Felixstowe en Amsterdam.
Slechts enkele maanden nadat de MOBY OTTA aan de Maleisische casinohandel was verkocht, zou het schip in augustus 2026 verkocht voor sloop zijn. (Timsen, 25-8-2026).

EN JI 17, IMO 8653085, Bulk Carrier, 9.785 GT, 16.552 DWT. 15-5-2006 opgeleverd als CHENG LU 58. 2011 herdoopt RICH LAND 58. 30-9-2021 verkocht aan Zhoushan Enji Shipping Development Co. Ltd., Belize, in beheer bij Oriental Phoebe Shipping Ltd., 9-2021 herdoopt EN JI 17. 6-2022 Sierra Leone (9LU2835), 10-6-2022 in beheer bij EJ Shipping Development Co. Ltd., Zhoushan, Zhejiang, China. 8-7-2026 verkocht voor sloop. 12-8-2026 te Shanghai.

FK SILA, IMO 8130851, General Cargo Ship. 4.134 GT, 6.607 DWT, te water als LUISE L, 1982 opgeleverd door Shinhama Dock, Anan (736) als LAE aan Uranus Shipping Lines S.A., Panama. 1986 herdoopt SPECO BARON. 1987 verkocht aan Century Shipping Ltd., India, herdoopt ADITYA JYOTI. 1993 verkocht aan Nomad Shipping Ltd., Griekenland, herdoopt APOLLONIA NOMAD. 1995 verkocht aan Aurora Mar. Corp., Bahamas, herdoopt ATROTOS. 2000 herdoopt FELUKA I. 2009 verkocht aan Sithonia Maritime Shipping S.A., St. Vincent & The Grenadines, herdoopt SITHONIA. 22-4-2021 verkocht aan Sila Shipping S.A., Comoros (D6A2847), in beheer bij H&P Ship Management Co. S.A., Piraeus, herdoopt FK SILA. 26-8-2026 te Aliağa op het strand gezet om gesloopt te worden.

FPF-1, IMO 8772128, semi-sub. werkplatform, 1977 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries Ltd. (241015), Hiroshima als SEDCO PHILLIPS SS aan Sedco Inc., U.S.A. (KJDH). 7.501 BRT, 6.007 NRT. 69 x 61 meter. 6.400 EPK, 8 x 800 APK, elektromotoren, 2 schroeven. 1986 herdoopt AH001. 2012 verkocht en herdoopt FPF 1 (MBVY9). 10-12-2020 twee werknemers van een olieplatform stonden om 18.30 uur tot hun borst onder water nadat zeewater een liftschacht instroomde tijdens een noodsituatie op het platform FPF 1. De mannen slaagden erin een alarm in te drukken en ongedeerd uit de ondergelopen liftkolom te ontsnappen. De exploitant, Ithaca Energy, heeft een volledig onderzoek ingesteld naar het incident, dat plaatsvond op 240 kilometer ten oosten van Aberdeen. Een veiligheidsmechanisme in de lift faalde toen de bemanningsleden een tank op het platform inspecteerden. Het platform bevindt zich in het Stella-olieveld. Alle medewerkers bleven ongedeerd. Alle werkzaamheden met betrekking tot de inspectie werden onmiddellijk stopgezet en de locatie is veilig verklaard. De Health and Safety Executive (HSE) onderzoekt het incident eveneens. De HSE is in gesprek met de exploitant van de installatie om meer details te achterhalen (Timsen, 17-12-2020). 8-2026 verkocht voor sloop.

FRIO CRIMEA, IMO 9057393, Refrigerated Cargo Ship, 6.971 GT, 7.911 DWT, te water als NIKOLAYEV, 1-1992 opgeleverd door DPSZ 61 Kommunara, Mykolayiv (1134) als FRIO CRIMEA aan Arrow Shipping S.A., Panama. 6.989 BRT, 7.911 DWT. 2000 verkocht aan Pareefers II KS, Panama, in beheer bij Lavinia Corp.,

herdoopt ARKADIJA. 12-2012 verkocht aan Pacific Marine JSC, 12-2012 vlag: Rusland (UBEJ2). 12-2013 verkocht aan Sakhryba-1 Co, Ltd., Rusland. 5-7-2016 afgemeerd te Vladivostok brak er om 13:30 uur brand uit in een laadruim, om 21:00 uur geblust door de brandweer die negen brandweerwagens inzette. 8-2026 verkocht voor sloop (as is Busan, 463 USD/TO).

FUJI, IMO 9084279, Oil Products Tanker. 999 GT, 1.609 DWT, 1993 opgeleverd door Shin Kochi Jyuko KK, Kochi (7040) als REBUN MARU No. 1 aan Nippon Tanker K.K. & Yoshinoya Kaiun K.K., Hakodate-Japan. 5-6-2002 verkocht aan Yoshinoya Kaiun K.K., Hakodate-Japan. 12/2013 vlag: Zuid-Korea. 2-2014 verkocht aan Sam Won Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea. 3-2024 vlag: Maleisië. 21-6-2023 in beheer bij YSK Marine Sdn. Bhd., Selangor, Maleisië. 8-2025 vlag: Belize (V3RR2). 2-1-2026 (e) verkocht voor sloop.

FURE STAR (NB-342), 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 en 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). 26-8-2026 op de ankerplaats bij Gadani, 27-8-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

G.M. DANNEVIG, IMO 8899665, Fishing Support Vessel, 171 GT, 1979 opgeleverd door Kystvaagen Slip & Baatbyggeri, Kristiansund als KYSTFANGST, vlag: Noorwegen (LINW). 1987 herdoopt G.M. DANNEVIG. 1996 verkocht aan Havforskningsinstituttet, Noorwegen (Norwegian Institute of Marine Research). 15-6-2026 gearriveerd te Bergen, Noorwegen om gesloopt te worden bij Hanøytangen (Bergen Group).

GORDION, IMO 9043380, General Cargo Ship, 3.958 GT, 5.356 DWT, 15-10-1992 te water, 22-12-1992 opgeleverd door D. Hegemann Rolandwerft, Berne (168) als VERENA B aan Tesch Bereederungs GmbH & Co. K.G., Haren/Ems-Duitsland. 1997 herdoopt AQUITAINE STAR. 1998 herdoopt VERENA B. 2001 thuishaven en vlag: Haren/Ems-Antugua & Barbuda. 2003 herdoopt HELENA SCHEPERS. 2007 verkocht aan Prenses Denizcilik ve Ticaret AS, Istanbul-Turkije, herdoopt MARTI PROSPERITY. 11-2014 herdoopt BERBERIS. 20-2015 herdoopt RUBUS. 18-6-2021 verkocht aan Uwner Shipping Ltd., Cook Islands. 9-2021 vlag: Moldavië, 29-9-2021 in beheer bij U Gemi Kiralama ve Ticaret Ltd. 10-2021 herdoopt GORDION. 24-3-2022 verkocht aan Multiservice Shipping & Trading, Vanuatu (YJXH9). 4-8-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

GREEN STARS, IMO 9217448, Oil Products Tanker, 23.703 GT, 8.834 NT, 36.038 DWT, aanvankelijk in aanbouw als GREEN STAR, vlag Noorwegen (Norway International Ship Register), 9-10-2000 eigenaar: Indico Star Shipping Ltd., 4-12-2000 geregistreerd als BRITISH ENTERPRISE, 30-1-2001 vlag: United Kingdom, 9-4-2001 eigenaar: New Star Shipping Ltd., in beheer bij International Andromeda, 2-2001 opgeleverd door Daedong Shipbuilding Co. Ltd., Chinhae (1054) als BRITISH ENTERPRISE aan Sam International Andromeda Shipping, Londen-United Kingdom (ZQZM4), in beheer bij BP Shipping Ltd. 183,00 (174,50) x 27,42 x 17,60 x 11,017 meter, productentanker, 12 ladingtanks, 43.000 m3, 14 ladingpompen, totaal 2.400 ton/uur, 175 en 1.200 ton bunkers, verbruik 27,5 ton/dag, 14,2 kn. 11.094 EPK, 8.160 kW, 6 cyl, 2 tew, 480 x 2000, Sulzer 6RTA48T, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan. 23-12-2002 verkocht aan New Star Shipping Ltd., Londen-United Kingdom. 23-6-2003 verkocht aan Indico Star Shipping Ltd. BVI, Londen-United Kingdom. 29-6-2004 tijdens een reis van Durban naar Beira aan de grond gelopen bij Beira, 30-6-2004 vlot gebracht met sleepboten, naar de ankerplaats gevaren voor duikonderzoek. 11-12-2004 tijdens een reis van Batumi naar Augusta aan de grond gelopen, 27-12-2004 in de vaart. 3-2006 vlag: Noorwegen (NIS), 24-3-2006 in beheer bij International Andromeda. 3-2006 herdoopt GREEN STAR. 3-2011 vlag: Marshall Islands. 3-2011 herdoopt GREEN STARS. 27-10-2014 verkocht aan Waruna Nusa Sentana P.T., 11-2014 vlag: Indonesië (PKPE). 8-2026 verkocht voor sloop (as is Belawan, 500 USD/TO).

HARAM, IMO 7812529, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 769 GT, 250 DWT, casco gebouwd door Marine ProjectsLtd, Plymouth, 6-6-1979 opgeleverd door Båtservice Mandal AS, Mandal (657) als AUSTEVOLL aan Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD), Noorwegen (LIGT). 484 BRT. 15-6-2001 over aan Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD) Sjø A/S, Bergen-Noorwegen.

2006 verkocht aan Tide Sjø AS, Bergen-Noorwegen. 1-1-2012 verkocht aan Norled AS, Stavanger-Noorwegen. 8-11-2022 verkocht aan Torghatten Nord AS, Tromsø-Noorwegen, herdoopt HARAM. (Info o.a.: faergelejet.dk, Foto: Pieter Inpijn, 6-1990 Hardangerfjord).

Veerboot liep aan de grond voor de kust van Dryna
De veerboot HARAM, die de route Dryna en Brattvåg vaart, liep op de avond van 9 februari 2025 aan de grond bij Litleholmen, vlak bij de aanlegsteiger op Dryna, enkele minuten na vertrek uit de haven. Vier bemanningsleden en vijftien passagiers waren aan boord. De veerboot draaide plotseling 90 graden naar stuurboord en voer rond 19:30 uur in noordwestelijke richting. Na enige tijd wist het schip zichzelf zelfstandig los te krijgen. Alle geladen auto's werden eerst naar de achterkant van het schip verplaatst, waarna het schip met behulp van de eigen motor achteruit van de grond kwam en om 20:25 uur op eigen kracht terugkeerde naar Dryna. Na enkele minuten werden de auto's van boord gehaald en de verbinding werd voor de rest van de avond geannuleerd. Verschillende mensen reden naar Solholmen om de veerboot naar Mordalsvågen te nemen, en vervolgens de veerboot van Molde naar Vestnes.
De HARAM heeft schade aan de schroef opgelopen, maar de omvang van de schade is nog onbekend. Duikers hebben de schroef op de ochtend van 10 februari geïnspecteerd. Torghatten Nord kan de HARAM niet verplaatsen totdat er een overzicht van de schade is. De verbinding zal vanaf 13:55 uur weer operationeel zijn. Daarna zal de reserveveerboot 'Røsund' de verbinding verzorgen. (Timsen, 10-2-2025).

Veerboot in reparatie bij Fiskarstranda
Nadat duikers schade aan de schroef hadden geconstateerd bij het strandingsincident bij Dryna, moest de HARAM voor permanente reparaties in het dok worden geplaatst. Het schip vertrok op 11 februari naar een scheepswerf in Fiskarstranda. De reserveveerboot RØSUND werd door rederij Torghatten Nord tijdelijk ingezet op de route Brattvåg-Dryna. (Timsen, 17-2-2025).

De veerboot is aangekomen op de sloopwerf
Op 14 augustus verliet de HARAM, die dienst had gedaan als reserveveerboot op de route Brattvåg-Dryna voor Torghatten Nord, de haven van Kristiansund voor haar laatste reis naar de sloopwerf van Fosen Gvenvinning, waar ze dezelfde dag nog aankwam om te worden gerecycled. (Timsen, 4-9-2026).

HENRY GOODRICH, IMO 8751667 (NB-331), half-afzinkbaar booreiland, Vanuatu (YJQN7), 37.368 GT, 7-1984 kiel gelegd bij Mitsui Zosen K.K. (F-570), 1-7-1985 opgeleverd door Mitsui Tamano Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Tamano als MODU HENRY GOODRICH. 2-2020 te Cabua, Canada en opgelegd. 2-9-2025 als HENRY GOODRICH van Transocean Drilling U.K. Limited, Vanuatu (YJQN7) (Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc.). 3-6-2025 verkocht voor sloop. 2025 van Bull Arm, Canada naar Noorwegen gesleept. 13-7-2026 vertrokken van Skipavik met de sleepboot MANTA (IMO 9261487) naar Aliağa, 12-8-2026 te Aliağa op het strand gezet om gesloopt te worden.

HL RAS LAFFAN, IMO 9176008 (NB-330), LNG Tanker, 93.769 GT, 75.079 DWT, 14-12-1998 kiel gelegd, 14-5-1999 te water, 20-7-2000 opgeleverd door Hanjin Heavy Industries & Construction Co. Ltd. (N062) als HANJIN RAS LAFFAN aan KSH International S.A., Panama (H3FP), in beheer bij Hanjin Shipping Co. Ltd. 38,900 EPK, 28.630 kW, Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Nagasaki Shipyard & Machinery Works. 17-10-2005 in beheer bij Hanjin Shipping Co. Ltd. en G-Marine Service Co. Ltd. 30-6-2014 in beheer bij

H-Line Shipping Co. Ltd. en G-Marine Service Co. Ltd. 22-2-2017 in beheer bij H-Line Shipping Co. Ltd. 5-2017 herdoopt HL RAS LAFFAN. 9-2020 verkocht aan H-Line Shipping Co. Ltd., Republic of Korea (D7VM). 26-5-2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 9-6-2025 verkocht aan Lyra Trading LLC, St. Kitts and Nevis (V4XC6), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, Maharashtra, India, herdoopt RASI. 6-7-2025 op Chittagong Anchorage, 13-7-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

Negen werknemers omgekomen en meerdere gewond door lekkage van giftig gas
Negen werknemers kwamen om het leven door een lek van giftig gas tijdens sloopwerkzaamheden aan boord van de RASI bij Ferdous Steel Ship Recycling in Chattogram op 14 augustus 2026. De milieuvergunning van de scheepswerf was twee dagen eerder al verlopen en de werkzaamheden waren sindsdien stilgelegd. De werknemers waren bezig een ballasttank van de RASI open te zagen toen waterstofsulfide (H_2 S) – een kleurloos gas dat in hogere concentraties het reukvermogen kan aantasten en snel dodelijk is – uit de tank vrijkwam. Negen werknemers kwamen om het leven en meerdere anderen raakten gewond. De assistent-inspecteur van de afdeling Explosieven bevestigde dat te hoge H_2 S-concentraties de doodsoorzaak waren.
Uit de documenten met betrekking tot de ontmanteling van de 'Rasi' bleek dat het ballastwater op 5 juli 2025 was afgetapt, toen het schip in Chattogram aankwam. Restanten organisch materiaal en sedimenten in de tank hadden sindsdien gedestilleerd water (dH_2 S) gegenereerd door de werking van sulfaat-reducerende bacteriën. De milieuvergunning werd op 12 augustus 2025 afgegeven door het Department of Environment (DoE) in Chattogram aan Ferdous Steel Ship Recycling, geldig tot 12 augustus 2026. Volgens de Bengalese regelgeving moeten werven een maand voor het verstrijken van de huidige vergunning een verlenging aanvragen. Hoewel op dat moment nog 30% van het schip moest worden ontmanteld, heeft Ferdous Steel geen verlenging aangevraagd.
De Bangladesh Ship Recycling Board (BSRB) heeft de activiteiten van Ferdous Steel opgeschort in afwachting van verdere stappen en heeft een compensatie aangekondigd voor de families van de overledenen. De inspectiedienst voor fabrieken en bedrijven had in juli al een zaak aangespannen wegens veiligheidsvoorschriften op de scheepswerf. Er is een commissie ingesteld om de oorzaak van het incident, eventuele nalatigheid en gerelateerde tekortkomingen te onderzoeken; het rapport van deze commissie wordt binnen een week verwacht. (Timsen, 17-8-2026).

Giftig gas moet uit tankwagen worden verwijderd na dodelijk ongeval
Een particulier bergingsbedrijf zou worden ingeschakeld om het giftige gas uit de RASI te verwijderen op de scheepssloopwerf van Ferdous Steel in Bhatiari, Sitakunda. Vier dagen na het fatale incident is het schip nog steeds besmet. Bij hoogtij werd geen gas gedetecteerd, maar bij laagtij werd nog steeds giftig gas aangetroffen. Het schip heeft nog twee ballasttanks, die beide nog steeds water bevatten. Het is onduidelijk of zich daarin ook gas heeft opgehoopt.
Twee lokale bergingsbedrijven, Anik Marine en Prantik Marine, inspecteerden het schip op 17 augustus en dienden voorstellen in. Ze waren van plan om op 18 augustus gedetailleerde risicobeperkingsplannen te presenteren en met hun apparatuur terug te keren om de aanwezigheid en intensiteit van gas te meten alvorens gedetailleerde plannen in te dienen. De plannen zullen betrekking hebben op gasverwijdering, het aftappen van water uit de ballasttanks en het verwijderen van met slib verontreinigd water.
Experts zouden ook onderzoeken hoe zulke hoge concentraties waterstofsulfide in de tank zijn ontstaan, en of er organisch materiaal, rioolwater, slib of andere verontreinigingen in terecht zijn gekomen. De tank die op 14 augustus gas vrijliet en negen doden en minstens zeven gewonden onder de werknemers veroorzaakte, was een van de vier ballasttanks. Deze tanks worden gevuld met water om schepen te stabiliseren in afwachting van de sloop. Een van de tanks was eerder zonder incidenten doorgezaagd, terwijl het ongeluk gebeurde toen werknemers een andere tank doorzaagden. De twee overgebleven tanks moesten nog op gas worden onderzocht. (Timsen, 17-8-2026).

Ferdous Steel beboet na dodelijk ongeval
Het Ministerie van Milieu (DoE) heeft Ferdous Steel Ship Recycling Industries op 20 augustus een boete van 5 lakh taka opgelegd voor het ontmantelen van de 'Rasi' zonder vernieuwde milieuvergunning op hun werf in Sitakunda, Chattogram.
Het regionale kantoor van het ministerie van Energie in Chattogram legde de boete op na een hoorzitting die volgde op een inspectie van de werf, waar op 14 augustus negen werknemers omkwamen door een incident met giftig gas tijdens de ontmanteling van het schip.
De afdeling constateerde dat Ferdous Steel scheepssloopwerkzaamheden uitvoerde zonder vernieuwde milieuvergunning en legde het bedrijf een boete van 5 lakh taka op volgens de methode voor milieuschadebeoordeling.
Het departement droeg het bedrijf op het bedrag binnen zeven werkdagen aan de overheid over te maken. Het beval de werf tevens de scheepssloopactiviteiten niet te hervatten totdat een nieuwe milieuvergunning was verkregen.
De hoorzitting vond plaats in aanwezigheid van een vertegenwoordiger van de eigenaar van het terrein, die de overtreding toegaf.
In het bevel werd gewaarschuwd dat het niet naleven van de richtlijnen zou leiden tot juridische stappen, waaronder het aanspannen van een rechtszaak tegen het bedrijf bij de bevoegde rechtbank.

Het incident heeft er ook toe geleid dat het reguleringsbeleid van Ferdous Steel opnieuw onder de loep wordt genomen. De scheepswerf is sinds 2017 betrokken geweest bij drie rechtszaken over arbeidsrecht, waarbij de rechtbanken het bedrijf in twee eerdere zaken hebben veroordeeld en in de derde zaak dit jaar zijn aangespannen. (Timsen, 20-8-2026).

LARUS, IMO 9148506, General Cargo Ship, 4.276 GT, 4.896 DWT, 1997 opgeleverd als STEAMERS FORTUNE. 2004 herdoopt ATHLETE F, 2005 herdoopt CARL C. 2009 herdoopt LANCER. 12-10-2010 vertrokken met de MULTRATUG 16 als assistentiesleepboot vanaf de Willebroek-kade van RCT Stevedoring, Antwerpen naar Misurata, Libië. Bij de passage Ruisbroek/Puren kreeg het schip problemen met de koeling en keerde terug naar de Wintam-sluis voor reparaties, om 20:20 uur de vervolgd naar dok 5 in Antwerpen, 15-10-2010 vertrokken naar Misurata. 2014 herdoopt SHAMS. 30-1-2020 verkocht aan ZeeMarine Ltd.,Jamaica, in beheer bij Mediterranean Management Group, 2020 herdoopt OCMIS BEGINNER. 1-2022 vlag: Togo. 12-2023 vlag: St. Kitts and Nevis. 29-12-2023 in beheer bij Larus Line Ship Management LLC, Dubai, 12-2023 herdoopt LARUS. 6-2025 vlag: Comoros (D6A4068). 9-2025 verkocht voor sloop (515 USD/TO).

LINA F, IMO 9167631, General Cargo Ship, General Cargo Ship, 15.349 GT, 24.159 DWT, 12-12-1997 opgeleverd als ARROW ACE. 2005 herdoopt LILIAN. 2006 herdoopt LILIAN G. 2007 herdoopt NIKOL H. 22-10-2014 in beheer bij OSR Rotterdam B.V. en Hellas Marine Services Ltd. 11-2014 vlag: Philippines, 11-2014 herdoopt NICOLINA. 2017 verkocht aan Youssef Maritime Co. S.A., Tuvalu, 8-2017 herdoopt AMIRA MARIAM. 4-2022 herdoopt SAMUDRA SAKTI V. 5-2025 vlag: Comoros (D6A3990), 5-2025 herdoopt LINA F. 3-11-2025 verkocht aan Lina Maritime Co. LLC, Comoros, in beheer bij Leena Shipping Co. S.A., Tripoli. 9-2026 verkocht voor sloop.

Er bestaan tegenstrijdige berichten over salarissen en contracten
De bemanningsleden van de LINA F eisten hun recht op om hun contracten te beëindigen en van boord te gaan, terwijl de voorbereidingen voor de afvaart van Sohar naar Iran doorgingen, ondanks het aflopen van de contracten van verschillende matrozen en hun angst voor reizen naar verboden gebieden.
Abdullah Fahl, de eigenaar van het schip, verklaarde dat iedereen met een legitieme claim tegen hem gehoord zou worden.
Aan boord van het schip bevonden zich vijf of zes van de in totaal twintig bemanningsleden die hun contract al hadden voltooid.
Hoewel de oorlog in Iran plotseling uitbrak, bleef het schip veilig; er was geen enkel gevaar voor het schip en het voer veilig verder. Er waren geen plannen om onder deze omstandigheden naar Iran terug te keren.
Onderweg, op ongeveer 60 mijl van de kust, ontstond er een klein lek in de koelwaterpomp. De eigenaar liet een reparatieteam komen om de situatie onder controle te krijgen. Het was de bedoeling de bemanning in de loshaven te vervangen, en hij had hiervoor al voorbereidingen getroffen, zoals het aanvragen van verlofvisa aan wal en het regelen van een vervangende bemanning.
De zeevarenden eisten andere salarissen dan oorspronkelijk overeengekomen en stonden specifiek op de ITF-standaardtarieven. Ze dreigden dat als ze het achterstallige loon niet binnen een uur zouden ontvangen. Ze maakten hun dreigementen openbaar op sociale media. Hij riep de betrokkenen op om hun salaris op te halen. (Timsen, 27-7-2026).

LEO STAR, IMO 9058907, Oil Products Tanker, 3.238 GT, 4.999 DWT, 7-5-1992 te water, 9-1992 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard Co., Akitsu (2746) als NANIWA MARU No. 1 aan Naniwa Tanker Co. Ltd., Osaka. 2.991 BRT, 5.519 DWT.
Gewapende piraten overvallen Japanse olietanker voor de kust van Maleisië.
23 april (Reuters) – Gewapende piraten hebben een Japanse olietanker voor de kust van Maleisië overvallen en drie bemanningsleden ontvoerd, meldde de Maleisische maritieme politie woensdag. Dit onderstreept de toenemende dreiging voor de scheepvaart in een van 's werelds drukste waterwegen. Het incident vond plaats in de Straat van Malakka. Zes piraten in een speedboot enterden de Naninwa Maru 1 om 1.00 uur lokale tijd op woensdag (23 april) voor de kust van West-Maleisië, vertelde commandant Abdul Aziz Yusof van de maritieme politie aan Reuters. De piraten pompten meer dan de helft van de 5 miljoen liter diesel die de tanker vervoerde over in twee wachtende schepen en gingen er vandoor met drie bemanningsleden, voegde hij eraan toe. Binnenlandse media meldden dat de ontvoerde mannen Indonesiërs waren. De Japanse tanker, onderweg van Singapore naar Myanmar, had Indonesische, Thaise, Myanmarese en Indiase bemanningsleden. (arnekiel, 23-4-2014).
Een lokale boot wordt ervan verdacht betrokken te zijn bij de diefstal van bijna drie miljoen liter diesel van de Japanse tanker NANIWA MARU 1 door acht criminelen in de wateren van Port Klang, nabij Pulau Ketam, in de vroege dinsdagochtend.
Kapitein Christopher Dass, hoofd van de handhavingsdienst van de Maleisische Maritieme Handhavingsdienst (MMEA), zei dat uit onderzoek met behulp van het maritieme radarsysteem is gebleken dat een lokale boot zich op dezelfde locatie bevond als de tanker toen de overval plaatsvond.
"We proberen in ons lopende onderzoek nog steeds de eigenaar van de boot te achterhalen," zei hij vandaag in een telefonisch gesprek.
Er werd gemeld dat bij een incident rond 1 uur 's nachts op 22 april de Naniwa Maru 1 met 18 bemanningsleden aan boord en een lading van 4,5 miljoen liter diesel, onderweg van Singapore naar

Yangon, Myanmar, werd overvallen door acht mannen, vermoedelijk Indonesiërs, die gewapend waren met twee pistolen en een machete.
De overvallers gingen er vandoor met bijna drie miljoen liter diesel, communicatieapparatuur, persoonlijke bezittingen en contant geld dat ze van de scheepsbemanning hadden geroofd.
Drie bemanningsleden met belangrijke posities, namelijk de kapitein, de eerste officier en de hoofdingenieur, werden eveneens meegenomen en het eerste onderzoek wees uit dat zij mogelijk medeplichtig waren aan de overval.
Wat de voortgang van het onderzoek betreft, zei Dass dat ze nog niet klaar waren met het afnemen van verklaringen van de andere bemanningsleden, bestaande uit tien Thai, zeven Indonesiërs en een Indiër.
Tot nu toe hebben ze verklaringen afgenomen van de tweede machinist, de tweede officier en drie of vier andere bemanningsleden.
Dass zei dat de forensische eenheid van de MMEA in het kader van het onderzoek ook vingerafdrukken van het schip afnam.
"Ik heb begrepen dat de eigenaar van de tanker in Singapore een agent heeft aangesteld om met ons te communiceren en dat vier vertegenwoordigers van de Indonesische ambassade het schip hebben bezocht om meer informatie over het incident te verkrijgen," zei hij.
Op de vraag hoe lang de tanker in Port Klang zou blijven liggen, antwoordde hij dat dit afhing van het onderzoek en de aanstelling van een nieuwe kapitein. (arnekiel, 25-4-2014).
7-2015 vlag: Thailand (HSB5366). 11-2015 verkocht aan Double D Petroleum Co. Ltd., Thailand. 10-2018 herdoopt LEO STAR. 25-8-2026 verkocht aan P K Marine Construction, Thailand. 5-9-2026 aangekomen op de ankerplaats van Chittagong.

KLAUS GROTH I, IMO 8335308, Fishing vessel, DIUC, 300 PK, 221 kW, 1959 opgeleverd door Scheepswerf Hijlkema. & Zonen, Martenshoek als UK-61 ACHT GEBROEDERS. 21-3-1968 herdoopt UK-274 WILLEM SENIOR. 3-4-1973 herdoopt UK-56 WILLEMINA. 11-1977 herdoopt SC-44 ORCHIDEE. 198- herdoopt SC-44 KLAUS GROTH I.
In de nacht van 20 mei 2014 raakten twee van de drie bemanningsleden van de KLAUS GROTH I SC-44 ernstig gewond bij een ongeval. De bemanning van de reddingsboot VORMANN LEISS van de DGzRS-post Amrum evacueerde de twee mannen, bijgestaan door ambulancepersoneel, en bracht hen naar Dagebüll. Kort voor middernacht had de kapitein van het vissersschip gemeld dat de twee bemanningsleden ernstig gewond waren geraakt door een vlammenstraal van de krabkoker. De reddingsdienst van Bremen alarmeerde helikopters en ambulancepersoneel. De reddingsboot nam hen aan boord en snelde naar het schip, dat zich op achttien mijl ten zuidwesten van Wittdün bij Amrum bevond. De kapitein was er inmiddels in geslaagd om zelfstandig het vistuig aan één kant van het schip te bergen, zodat de reddingsboot kon aanmeren voor de eerste behandeling van de gewonden. Vanuit Dagebüll werden ze per ambulance naar een gespecialiseerd ziekenhuis in Flensburg gebracht. Door de zeemist had de helikopter niet kunnen opstijgen. De kapitein, die nu alleen aan boord van de KLAUS GROTH I was, kreeg ondersteuning van een boot van de waterpolitie die de garnalenboot naar de thuishaven Büsum begeleidde, waar deze op 20 mei om 5.20 uur aanmeerde. (Timsen, 20-5-2014).
Op 7 januari 2017 raakte de KLAUS GROTH I SC-44 in de problemen voor de kust van Sylt nadat een net in de schroef terecht was gekomen. De bemanning van twee personen alarmeerde om 8.50 uur de MRCC van de DGzRS in Bremen, die de reddingsboot "Pidder Lüng" van reddingsstation List te hulp stuurde. Drie zeemijl uit de haven konden ze echter keren, omdat de vissers meldden dat ze de schroef zelf van de blokkade hadden ontdaan. (Timsen).
Gesloopt, op 20 augustus 2026 arriveerde de KLAUS GROTH-SC 44 op de Smedegaarden-scheepswerf in Esbjerg, onderweg vanuit Cuxhaven, om te worden gerecycled. (Timsen, 8-9-2026).

MANDARIN ARROW, IMO 9105035, General Cargo Ship, 35.998 GT, 55.770 DWT. 9-9-1996 opgeleverd door Dalian New Shipyard (BC460-2) als MANDARIN ARROW, vlag: Bahamas (C6OA3). 15-6-2026

verkocht aan Gearbulk Shipping Singapore Pte. Ltd., Bahamas, in beheer bij G2 Ocean AS, Bergen en Gearbulk Norway AS. Blomsterdalen, Noorwegen. 8-2026 verkocht aan Alang Breakers, India. 9-9-2026 op de ankerplaats van Bhavnagar. (Foto MANDARIN ARROW: Chris Howell, 16-12-2019, Bluff).

MARIA, IMO 9128116, Bulk Carrier, 16.270 GT, 27.369 DWT, 1997 opgeleverd door Hanjin Heavy Industries, Pusan als HANJIN ISTANBUL. 4-2010 herdoopt HANJI ISTANBUL. 1-2014 verkocht aan Wind Navigation Corp., Panama, herdoopt FORTUNE ERA. 3-12-2019 verkocht aan Anjil Bulkers S.A., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Bos Shipping S.A., Sharjah, 12-2019 herdoopt BOS BOUTROS. 2-2026 herdoopt MARIA. 7-2026 vlag: Togo (5VJQ2). 8-2026 verkocht voor sloop (532 USD /TO).

MARINERA, IMO 9230880 (NB-341), Crude Oil Tanker (VLCC), 161.233 GT, 318.518 DWT. 3-4-2002 opgeleverd als OVERSEAS MULAN aan 1372 Tanker Corp., Marshall Islands, in beheer bij CMA CGM Asia Pacific Ltd. en OSG Ship Management Inc. 3-2017 herdoopt SEAWAYS MULAN. 12-2020 vlag: Liberia, 12-2020 herdoopt XIAO ZHU SHAN. 4-2021 herdoopt YANNIS. 1-2022 vlag: Palau, 1-2022 herdoopt NEOFIT. 12-2022 herdoopt TIMIMUS. 11-2023 herdoopt BELLA 1. 11-2024 vlag: Guyana (FALSE). 23-12-2025 verkocht aan Burevestmarin LLC, Ryazanskaya Oblast, 12-2025 vlag: Rusland (UAZE5), 12-2025 herdoopt MARINERA. 7-1-206 op de Noord-Atlantische Oceaan in beslag werd genomen U.S.S. op beschuldiging van het schenden van internationale sancties door het vervoeren van olie die gelinkt is aan Rusland. 1-2026 vlag: onbekend. 26-2-2026 ten anker in de Moray Firth. 24-5-2026 (e) verkocht voor sloop. 24-5-2026 (e) verkocht aan Global Marketing Systems Inc., 6-2026 vlag: Comoros (D6A4460), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt Ltd, Navi Mumbai, India. 6-2026 herdoopt ERA.

Tanker opnieuw van naam veranderd en op weg naar Trinidad
De voormalige BELLA 1, nu genaamd ERA, is begin juni weer uit koers gekomen en naderde Port-of-Pain met een verwachte aankomsttijd van 19 juni. De naamswijziging werd op 6 juni gemeld, samen met de registratie in de Comoren. De meeste databases tonen het schip echter nog steeds zonder verkoopdatum, prijs of details over de eigenaar, die als 'niet bekendgemaakt' werd vermeld.
Het leek erop dat de Verenigde Staten van plan waren de tanker in beslag te nemen nadat deze begin 2026 uit Schotland was weggesleept.
Na maandenlang geen signalen te hebben ontvangen, werden de AIS-uitzendingen eind april hervat met de status "testen uitvoeren", alvorens deze begin juni overging op "voor bestellingen".
De tanker heeft de afgelopen jaren in de schaduwvloot bestaan, nadat hij rond 2020 in handen kwam van een Chinees bedrijf en vijf namen en verschillende eigenaren had gehad, voordat hij in 2023 opdook als BELLA 1.
In juni 2024 legden de Verenigde Staten sancties op aan de rederij Louis Marine Shipholding Enterprises, de geregistreerde eigenaar van de toenmalige onder Panamese vlag varende BELLA 1, vanwege hun rol in het vervoeren van gesanctioneerde lading namens Hezbollah. Eind 2024 beweerde het schip ten onrechte onder de vlag van Guyana te varen. Tijdens de controle door de Amerikaanse kustwacht werd het schip in Rusland geregistreerd en veranderde het zijn naam in MARINERA.
De kapitein van de tanker bekende vorige week schuld aan het weigeren bevelen van de Amerikaanse kustwacht op te volgen. De uitspraak in de zaak tegen de kapitein is op 7 augustus en hij riskeert een maximale gevangenisstraf van vijf jaar. (Timsen, 18-6-2026).

BELLA 1-kapitein veroordeeld tot gevangenisstraf en gedeporteerd
Op 7 augustus heeft een Amerikaanse districtsrechtbank Avtandil Kalandadze (47), de voormalige kapitein van de schaduwvloottanker MARINERA (BELLA 1), die nu vaart onder de naam ERA, veroordeeld tot gevangenisstraf en deportatie. Hij werd veroordeeld voor zijn rol in het ontvluchten van de Amerikaanse kustwacht en het niet opvolgen van bevelen om zijn schip te stoppen. De veroordeling volgt op een schuldbekentenis in juni voor het niet stoppen op bevel van de kustwachtpatrouilleboot MUNRO.
De Georgische officier had het commando over de BELLA 1 van september 2025 tot eind december 2025.
Het schip was op weg naar Venezuela toen het werd onderschept door de Amerikaanse kustwachtcutter MUNRO, die probeerde het schip te stoppen als onderdeel van de blokkade. De ongeladen tanker weigerde gehoor te geven aan de bevelen van de kustwacht en vluchtte over de Atlantische Oceaan. De MUNRO zette de achtervolging in op de BELLA 1, die tijdens de overtocht verklaarde haar naam te hebben veranderd in MARINERA en beweerde onder Russische vlag te varen.
Het schip werd uiteindelijk op 7 januari tot stilstand gebracht en onder Amerikaans bevel naar Schotland vervoerd.
Het schip voer de afgelopen jaren in de schaduwvloot, nadat het in 2000 te water was gelaten en gebouwd was door Hyundai Heavy Industries in Zuid-Korea. Het wisselde vijf keer van naam en eigenaar voordat het in 2023 opdook als BELLA 1. In 2024 legden de Verenigde Staten sancties op aan de rederij Louis Marine Shipholding Enterprises, de geregistreerde eigenaar van de onder Panamese vlag varende BELLA 1, vanwege hun rol in het vervoeren van verboden lading namens Hezbollah. Eind 2024 beweerde het schip ten onrechte onder de vlag van Guyana te varen.
Het Amerikaanse Openbaar Ministerie stelde in de aanklacht tegen de kapitein dat de tanker, terwijl Kalandadze de kapitein was, ongeveer 1,8 miljoen vaten Iraanse olie naar Azië vervoerde. Gedurende deze tijd gebruikte Kalandadze gangbare verhullingstechnieken om de activiteiten van de BELLA 1 te verbergen, waaronder varen met een gedeactiveerd AIS-systeem en het verbergen van de naam van de BELLA 1 tijdens de overdracht van de Iraanse olie van schip naar schip.

De VS hebben de kapitein in januari halsoverkop uit Schotland gehaald, terwijl advocaten probeerden zijn uitlevering te voorkomen. De rechtbank veroordeelde hem tot tien maanden gevangenisstraf, waarna hij zal worden uitgezet. Zonder verzwarende omstandigheden had hij een maximale gevangenisstraf van vijf jaar kunnen krijgen.
De BELLA 1 werd naar de Verenigde Staten gesleept en begin juni omgedoopt tot ERA en geregistreerd op de Comoren. De eigenaar stond geregistreerd als Global Marketing Systems en de status als "To Be Broken Up". (Timsen, 11-8-2026).

MEGA SUN, IMO 8308006, General Cargo Ship, 4.988 GT, 7.206 DWT, 1984 opgeleverd door Dae Dong, Busan (267) als DO NAM NO.9 aan Heung-A Sg. Co. Ltd., Zuid Korea. 1997 verkocht aan Ocean Elite Nav. S.A., Panama, herdoopt OCEAN GLORY. 10-2007 herdoopt OCEAN STONE. 9-9-2008 verkocht aan Megatrans Uluslararasi Deniz Taşimaciliği San. ve Tic. A.Ş., Turkije (TCTI7), 9-2008 herdoopt MEGA SUN. 2026 verkocht voor sloop naar Turkije. 18-8-2026 gearriveerd op de ankerplaats bij Aliağa, 27-8-2026 te Aliağa op het strand gezet om gesloopt te worden.

ORANGE LINK, IMO 8653073, Bulk Carrier, 9.785 GT, 16.552 DWT, 4-2006 opgeleverd als CHENG LU 56. 2012 herdoopt RICH LAND 56. 3-2015 herdoopt RUN DA 56. 7-2015 verkocht aan Crystal Ocean Ltd., Sierra Leone (9LU2204), in beheer bij Orange Marine Co. Ltd., Vladivostok, 7-2015 herdoopt ORANGE LINK. 7-8-2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 22-8-2026 op Chittagong Anchorage, 29-8-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

NOVAYA ZEMLYA, IMO 9549281, Bulk Carrier, 15.868 GT, 23.645 DWT. 24-3-2009 opgeleverd als NORTH WAY aan NW Marine Engineering Ltd., Cyprus. 2-4-2009 verkocht aan Murmansk Shipping Co., Rusland (UFNZ), 4-2009 herdoopt NOVAYA ZEMLYA. 17-8-2018 ten anker gekomen in positie 57.40.60 NB en 010.38.44 OL. 2-2-2026 verkocht aan Baltic Freight Group Ltd., Rusland. 2026 Deense autoriteiten hebben de NOVAYA ZEMLYA voor de kust van Skagen aangehouden. Aan boord van het schip, dat eigendom is van de Murmansk Shipping Company, bevonden zich 19 Russen. Hoewel de reden voor de arrestatie onduidelijk is, is dit al het derde schip van de rederij dat recentelijk is aangehouden. 8-2026 verkocht voor sloop. 12-9-2026 ETA (AIS) te Alang. (Foto: Cees de Bijl†, 17-5-2014).

PETROBRAS XXXIII, IMO 7357749 (NB-313), Offshore Processing Ship, 135.673 GT, 107.556 NT, 279.749 DWT. 14-6-1977 kiel gelegd, 12-1978 opgeleverd door Ishikawajima do Brasil Estaleiros S.A., Rio de Janeiro (61) als HENRIQUE DIAS aan Petroleo Brasileiro, Brazilië. VLCC, 140.646 BRT, 279.913 DWT. 1996 verkocht aan Braspetro Oil Services Co., Brazilië, herdoopt PETROBRAS XXXIII. 5-1996 vlag: Panama (3FKZ6). 1998 verbouwd van VLCC tot Offshore Processing Ship. 12-2006 verkocht aan Petrobras Netherlands B.V., Panama, in beheer bij Braspetro Services Oil Co. (BRASPETRO), Rio de Janeiro RJ. 12-1-2024 verkocht voor sloop (as is Brazil Green Recycling). 11-8-2026 met de sleepboten SKANDI JUPITER en ASSO TRENTUNO gearriveerd te Rio Grande om gesloopt te worden.

PORTLAND II, IMO 8323903, Bulk Carrier, 24.639 GT, 42.586 DWT, 2-1985 opgeleverd Mitsui, Chiba, Ichihara (1297) als BULK GALAXY aan Fujibulk Ltd. S.A., Panama, 1990 verkocht aan Keystone Nav. S.A., Panama. 1996 verkocht aan Rider S.A., Liberia, herdoopt KEN GALAXY. 2-2004 herdoopt C. GALAXY. 3-2008 herdoopt CENTURY ACE. 30-5-2011 verkocht aan Ahlia AG Marine Ltd, St. Kitts and Nevis (V4GJ2), in beheer bij Gulf Maritime Shipmanagement, 5-2011 herdoopt PORTLAND II. 9-2026 verkocht voor sloop (517 USD/TO).

PREVELIS, IMO 8020927 (NB-328), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 9.851 GT, 3.300 DWT, 9-11-1980 te water, 12-1980 opgeleverd door Imabari Zosen, Imabari (396) als FERRY ORANGE No. 2 aan Shikoku Kaihatsu Ferry K.K., Japan. 5.529 BRT, 3.300 DWT. 1994 verkocht aan Rethymniaki Naftiliaki Touristiki AE, Griekenland (SYDL), herdoopt PREVELI. 1994 meting: 15.354 GT. 2000 herdoopt PREVELIS. 2000 verkocht aan ANEK Lines S.A., Griekenland, herdoopt TALOS. 2004 herdoopt PREVELIS. 6-2024 meting: 9,851 GT, 3.300 DWT. 15-4-2025 verhaald te Elefsina en afgemeerd aan de kade langszij de KRITI I in afwachting tot de reis naar de sloper te Aliağa. (Foto: Nektarios Papadakis, 9-4-2016, Heraklion).

Historische veerboot beëindigde zijn carrière
Op 15 april 2025 is de PREVELIS overgebracht naar de kade naast de KRITI I in Elefsina, waarmee definitief een einde is gekomen aan haar loopbaan in de Griekse kustvaart. Officieel zal de veerboot nu nog maar één en laatste reis maken naar de sloopwerf in Aliağa.
De PREVELIS ligt al lange tijd werkloos in de haven van Eleusis. Decennialang was het schip een cruciale schakel in de verbinding tussen afgelegen Egeïsche eilanden en het Griekse vasteland, en voer het onafgebroken op routes die van bijzonder belang waren voor de lokale gemeenschappen. De naam PREVELIS is synoniem geworden met de routes naar Kasos, Karpathos, Halki, Sitia, Anafi en vele andere bestemmingen en heeft het respect van passagiers en bemanningsleden verdiend. (Timsen, 13-8-2026).

PRINS MAURITS NG-12, IMO 9018608, Fishing Vessel, DQZO, 446 GT, casco gebouwd door Metz, Urk, 25-4-1991 opgeleverd als UK-225 PRINS MAURITS door A. & L. Hoekman, Urk aan Zeevisserijbedrijf Prins Willem B.V., Urk, in beheer bij A. v. Slooten & Co., Urk (PGVW). 2.000 EPK, 1.471 KW, Stork-Werkspoor NE-90. 6-2010 verkocht aan Maria Seefischereibetrieb, Emden-Duitsland (DQZO), in de vaart als PRINS MAURITS NG 12. 25 -8-206 van Harlingen, nadat alle bruikbare onderdelen waren verwijderd, naar Hoeben Metalen/RDM B.V., Kampen om gesloopt te worden. (Info: Fischerhäfen).

RIMSON, IMO 9137648 (NB-280), Crude Oil Tanker, 81.148 GT, 146.645 DWT. 18-3-1998 opgeleverd als CAP LAURENT. 11-2015 herdoopt CRIMSON. 18-1-2021 herdoopt RIMSON. 19-4-2021 verkocht voor sloop. 24-4-2021 verkocht aan Heide Chartering Corp., Marshall Islands, in beheer bij Heide Chartering Corp., Majuro en Blumrich Trading LP, Rostovskaya Oblast, Rusland, 2-2021 herdoopt OSPREY. 11-8-2023 verkocht aan First Light Marine Corp., Palau, in beheer bij KSN Shipmanagement SRL, 8-2023 herdoopt CARUZO. 4-2024 vlag: Cook Islands. 12-10-2024 in beheer bij First Light Marine Corp. en Mars Marine Solutions FZE. 1-2025 vlag: Sierra Leone (9LS2106). 30-6-2026 verkocht aan Quintorix Mast Ltd., Hong Kong, vlag: Sierra Leone.

Een schaduwtanker probeert zichzelf te beschermen
Russische koopvaardijschepen die door de Zwarte Zee varen, gebruiken ongebruikelijke methoden om zich te beschermen tegen Oekraïense drones en schepen. Deze methoden variëren van netten en metalen constructies tot camouflageverf die doet denken aan ontwerpen uit de Eerste en Tweede Wereldoorlog. De CARUZO, die op 11 augustus 2026 Istanbul passeerde met ongeveer een miljoen vaten Russische ruwe olie aan boord, en die onder sancties van het Verenigd Koninkrijk, de EU, Nieuw-Zeeland, Canada, Zwitserland en Australië valt, en door Greenpeace is aangemerkt als onderdeel van de Russische schaduwvloot, had de gehele bovenbouw bedekt met netten. Ook aan de achtersteven van de tanker was extra bescherming zichtbaar, waar aan beide zijden metalen constructies hingen die op kooien leken, bedoeld om de machinekamer te beschermen tegen aanvallen van drones.

Sinds juli 2025 schakelt het schip zijn AIS uit voordat het de Zwarte Zee binnenvaart, waardoor het maandenlang lijkt alsof het zich in de Bosporus bevindt. De Oekraïense militaire inlichtingendienst (HUR) heeft de CARUZO geclassificeerd als een schip dat betrokken is bij de export van Russische olie en aardolieproducten, waarmee het G7-olie-embargo en het prijsplafond worden omzeild. Volgens HUR is de tanker al sinds ten minste oktober 2023 bij deze transporten betrokken. In januari 2024 nam het deel aan een scheep-naar-schip (STS) olietransfer nabij de Straat van Kerch met gesanctioneerde tankers.
De routes van de CARUZO strekten zich uit tot terminals en havens in onder meer Turkije, China, India, Maleisië, Marokko, Egypte en Vietnam. De HUR merkte afzonderlijk op dat het schip Russische havens had aangedaan en dat er waarnemingen waren gedaan waarbij het AIS-systeem was uitgeschakeld. (Timsen, 13-8-2026).

SEVAN HUMMINGBIRD, IMO 9417103 (NB-139), 8-3-2007 a/b KAI AN KOU vertrokken van Yantai Raffles Shipyard te China naar Keppel Verolme te Rozenburg om afgebouwd te worden, 14-4-2007 gearriveerd in de Europoort, offshore-installatie voor de winning van olie, 24-10-2007 gedoopt SEVAN HUMMINGBIRD door Susan Grayman (van oliemaatschappij Venture Production), eigenaar: Sevan Production Partnership, Bahamas, in beheer bij Sevan Production Services Ltd., Glasgow, roepsein C6SG2, 26.412 GT. 24-11-2007 naar de Noordzee met de FAIRMOUNT GLACIER, FAIRMOUNT ALPINE en JANUS. 2022 herdoopt EXCALIBUR. (Foto: Ruud Zegwaard, 16-4-2007, verhalen naar Verolme).

FPSO verkocht
Dagang Nexchange (DNeX) heeft ervoor gekozen om zijn stilgelegde FPSO EXCALIBUR te verkopen aan branchegenoot MISC voor $35 miljoen in contanten. De verkoop zal worden uitgevoerd door de Britse dochteronderneming van Ping Petroleum, een olie- en gasbedrijf waarin DNeX een belang van 90% heeft. De FPSO, met een ontwerpcapaciteit van 300.000 vaten, ligt momenteel afgemeerd in de haven van Nigg in Schotland. De transactie zal naar verwachting een pro forma winst van $5,86 miljoen opleveren na aftrek van vermogenswinstbelasting en terugvordering van eerder geclaimde aftrekposten. De EXCALIBUR had een netto boekwaarde van $13,25 miljoen, terwijl een onafhankelijke waardering door ABS Consulting de reële waarde schatte tussen $22,5 miljoen en $43,5 miljoen. De opbrengst na belasting zal worden gebruikt voor het werkkapitaal, waarbij de groep na voltooiing een netto kaspositie van ongeveer $14,11 miljoen verwacht. De levering staat gepland voor 5 november 2026 aan de kade van Malaysia Marine and Heavy Engineering in Pasir Gudang, waarbij MISC de transportkosten van Schotland naar Maleisië draagt. (Timsen, 21-8-2026).

SHENG CHI, IMO 9251444, Oil Products Tanker, 27.155 GT, 42.147 DWT, 28-12-2003 opgeleverd door Guangzhou Shipyard International Company Limited (0130012) als SHENG CHI, vlag: China (BPCV). 20-7-2026 verkocht aan Cosco Shipping Energy Transportation Co. Ltd., China. 8-2026 verkocht voor sloop naar China. 1-8-2026 gearriveerd bij een Chinese sloperij om gesloopt te worden.

SORMOVSKIY-123, IMO 8725632, General Cargo Ship, 2.466 GT, 3.353 DWT, 1985 opgeleverd door Volodarskiy, Rybinsk (90) als SORMOVSKIY-123 aan U.S.S.R. (2.466 BRT, 3.155 DWT, 1991 over aan Volga-Don River Shipping Co., Rusland. 2011 herdoopt NAVI BREEZE. 2015 herdoopt POMORIE. 2017 verkocht aan Navimar Ltd, Moldovië, 2017 herdoopt SORMOVSKIY-123. 8-4-2922 verkocht aan Tasmar B.V., Amstelveen, vlag: Kameroen (TJMC959), in beheer bij Niesco Shipping Co Ltd (Nikolayev Association of External Economic Cooperation 'NIIKA') Nikolayev. 1-9-2026 te Aliağa op het strand gezet om gesloopt te worden.

SSL VISAKHAPATNAM, IMO 9137521 (NB-342), 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. 29-7-2026 verkocht aan Knight Marine Inc., vlag: Comoros (D6A4549), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 7-2026 herdoopt VISAKHA. 30-8-2026 te Gadani, Pakistan op het strand gezet om gesloopt te worden.

STAR, IMO 9136838, General Cargo Ship, 4.355 GT, 6.830 DWT, 1996 opgeleverd door Sasebo Heavy Industries, Sasebo als BALSA 51. 8-2009 herdoopt YASEMIN. 3-2024 herdoopt HATICE ANA. 2-10-2025 verkocht aan Star Marine Ltd., Togo (5VJK6), 10-2025 herdoopt STAR. 10-2-2026 in beheer bij Karmar Shipping & Trading Ltd., Mersin. 14-7-2026 van Batumi. 4-8-2026 bij Tsjernomorsk aangevallen door een Russische drone en raakte zwaar beschadigd. 7-8-2026 verkocht voor sloop. 8-2026 vlag: onbekend.

Vrachtschip aangevallen voor de kust van Chornomorsk - bemanning roept om hulp
Op 4 augustus 2026 werd de STAR, met acht Egyptische bemanningsleden aan boord, na het verlaten van de haven van Tsjernomorsk aangevallen door een Russische drone. Alle bemanningsleden bleven ongedeerd; er werden geen verwondingen gemeld.
Het schip voer naar de ankerplaats in de haven van Trabzon, zwaar beschadigd en met gevaar voor de veiligheid van de bemanning tot gevolg. Russische drones hadden structurele schade aangericht. De romp vertoonde scheuren op meer dan zeven plaatsen, waardoor er continu water naar binnen stroomde en het schip dreigde te zinken.
De bemanningsleden verklaarden dat ze een noodsignaal hadden uitgezonden, waarop de havenautoriteiten reageerden door reddingsschepen te sturen. Ze waren echter geschokt toen de directie van het bedrijf hen belette het schip te verlaten of aan boord van de reddingsschepen te gaan. Het bedrijf wijzigde herhaaldelijk de bestemming van de reis, te midden van een patroon van uitstel en misinformatie. De oorspronkelijke route van het schip was van Oekraïne naar de haven van Batumi.
De bemanning kreeg vervolgens de opdracht om voor reparaties naar Roemenië te varen, daarna naar Istanbul en ten slotte, als noodmaatregel, naar de haven van Trabzon. Het bedrijf eiste echter later dat ze de reis naar Georgië zouden hervatten, ondanks de aanhoudende wateroverlast en de gevaarlijke situatie. De gehele bemanning weigerde dit verzoek om hun leven te beschermen.
Er werd een dringend beroep gedaan op de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), de Internationale Transportarbeidersfederatie (ITF) en alle relevante maritieme autoriteiten om onmiddellijk in te grijpen om de Egyptische zeelieden te redden, hun veiligheid te waarborgen en te voorkomen dat ze gedwongen zouden worden om te varen op een schip dat dreigde te zinken.
De bemanning van de STAR werd op 7 augustus gedwongen de haven van Trabzon binnen te varen om hun veiligheid te garanderen. Bij aankomst grepen de marinekrachten in. Het schip werd aangehouden en naar de ankerplaats buiten de haven gebracht. Na een inspectie en een beoordeling ter plaatse van de toestand van het schip, bevestigden de autoriteiten dat het schip ongeschikt was voor de bemanning om aan boord te blijven. Daarop diende de bemanning een formele klacht in, waarmee een onderzoek binnen de haven tegen de verantwoordelijke rederij werd gestart. De bevoegde autoriteiten reageerden snel. Op 9 augustus begonnen de bemanningsleden aan hun reis naar huis, vertrekkend vanaf de luchthaven van Trabzon met een vlucht naar Sharjah en vandaar naar Egypte. (Timsen, 9-8-2026).

Detentie te Poti
22-8-2026 de STAR is na aankomst in de haven van Poti, onderweg vanuit Batumi, aangehouden vanwege tien redenen voor aanhouding: 26-8-2026 nog te Poti. (Timsen, 26-8-2026).

SU SHUN, IMO 8955366 (NB-342), 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. 14-8-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

TAI HANG 3, IMO 9128257, Bulk Carrier, 38.520 GT, 73.049 DWT, 30-4-1997 opgeleverd als NOL POLLUX. 2000 herdoopt ASPEN. 1-2002 herdoopt ATTILA. 8-2006 herdoopt MAKIKI. 2010 verkocht aan Taihang Shipping Co. Ltd., China (BTFH), 5-2010 herdoopt TAI HANG 3. 8-2026 verkocht voor sloop naar China. 17-8-2026 gearriveerd bij Xinhui Scrapyard om gesloopt te worden.

THAN, IMO 9166297, Wood Chips Carrier, 22.601 GT, 25.331 DWT, 1998 opgeleverd door Hitachi Shipbuilding Maizuru, Maizuru als SHIN CHUETSU aan Iino Marine Services, Tokyo, vlag: Panama (3FPI8). 3-6-2016 verkocht aan Kimberly Maritime Ltd., Hong Kong, China, in beheer bij Dalian Everbest International, herdoopt KIMBERLY. 11-2017 verkocht aan Thanh Thanh Dat Co Ltd, Panama, herdoopt THANH THANH DAT 9999. 24-7-2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 30-7-2026 verkocht aan Lyra Trading LLC, Comoros (D6A4551), in beheer bij Green Ocean Ship Management, Navi Mumbai, herdoopt THAN. 21-8-2026 op Chittagong Anchorage, 28-8-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ULUC KA, IMO 9228801, Chemical/Oil Products Tanker, 23.247 GT, 37.272 DWT, 5-7-2001 opgeleverd als FLORES I. 2001 herdoopt FLORES. 22-7-2004 verkocht aan M.T. 'Baltic Sky' Produktentankschiffahrtsgesellschaft mbH & Co. K.G., Malta (NSB Group). 10-2006 herdoopt BALTIC SKY I. 6-2021 vlag: Liberia. 25-1-2023 White Tankers Gemi Isletmeciligi ve Ticaret AS, Turkije (TCA7379), herdoopt ULUC KA. 20-7-2026 verkocht aan onbekende koper, vlag: onbekend. 2026 verkocht voor sloop naar Turkije. 5-8-2026 te Aliağa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 25-10-2009, Calandkanaal voor de 7e Pet.).

VALDIMAR H, IMO 6807785, Fishing Vessel, 359 GT, 1968 opgeleverd door Kaarbos Mek. Verkstedet, Harstad (58) als TALKNFIRDINGUR, vlag: IJsland (TFVE). 294 BRT, 126 NT. 1-1979 herdoopt JOHANN GISLASON. 1-1980 VALDIMAR H. 12-2007 verkocht aan Thorsberg EHF, IJsland. 15-8-2016 verkocht aan Fiskverkun Asbergs EHF, IJsland. 2-11-2016 opgelegd. 22-3-2017 verkocht aan Eskoy AS, Noorwegen (LEQS), 3-2017 herdoopt F-185-NK VALDIMAR H. 7-2026 gearriveerd bij Stockksund Scrapyard om gesloopt te worden.

VICTORY CHIMES, IMO MMSI: 367093020, Sailing Vessel, 3-mast schoener, vlag: United States of America (WAV4111). 1900 opgeleverd door George K. Phillips Co., Bethel, Delaware als EDWIN AND MAUDE. 1954 herdoopt VICTORY CHIMES. ±1988 herdoopt DOMINO EFFECT 1998 herdoopt VICTORY CHIMES. (Foto: VICTORY CHIMES, wikipedia).

Gezonken schepen zullen worden geborgen
De eigenaren van de VICTORY CHIMES, die op 4 juli zonk, waren van plan het schip vlot te trekken in de hoop het te bergen en te restaureren.
In 2023 werd het verkocht aan twee broers die ervaring hadden met het ombouwen van schepen tot drijvende restaurants, en zij verplaatsten het naar New York.
Het schip werd op een veiling verkocht voor $75.900 aan Miles en Alex Pincus, via het bedrijf Crew, dat eigenaar is van meerdere drijvende restaurants in de omgeving van New York.
Het bedrijf bracht op 7 juli een verklaring uit waarin stond dat ze samenwerken met experts op het gebied van maritieme berging om zowel de VICTORY CHIMES als de PILOT te bergen, die zonken terwijl ze aangemeerd lagen in een industriegebied van de haven van New York.
Marisa Chiarello, vicepresident van een public relationsbureau dat voor Crew werkt, zei dat het bedrijf maritieme bergingsdeskundigen had ingeschakeld om een plan te maken voor het veilig bergen van de schepen, het vaststellen van de oorzaak van het zinken en het beoordelen van eventuele schade aan de rompen. (Timsen, 12-7-2026).

Gezonken historische schepen zouden gesloopt kunnen worden
De VICTORY CHIMES en de PILOT, die sinds hun mysterieuze verzinking in juli op de bodem van de Gowanus Canal-inham in Brooklyn liggen, dreigen nu gesloopt te worden. De restauranteigenaren die de schepen bezitten, zijn mogelijk niet bereid de kosten te dragen voor het bergen en repareren van de wrakken uit het troebele water van Brooklyn, wat minimaal $500.000 zou kosten.
Alex en Miles Pincus – broers en eigenaren van het bedrijf Crew, dat schepen ombouwt tot trendy drijvende restaurantbars – hadden de schepen maanden eerder naar de inham van het Gowanus Canal gebracht voor reparaties. Daar zonken ze, binnen enkele dagen na elkaar, in het Henry Street Basin in Red Hook tijdens het weekend van 4 juli. De Marine Diving Service kwam ter plaatse en legde de schoeners aan de grond. De verzekeraars, experts in scheepsberging en diverse scheepsdeskundigen hebben samengewerkt om de beste aanpak voor de houten schepen te bepalen. De verzekering dekt de schade niet, tenzij de broers een concreet plan hebben voor de schepen nadat ze weer vlotgetrokken zijn. De VICTORY CHIMES was in een slechtere staat dan de 'Pilot' en het is mogelijk dat reparatie niet de moeite waard is. (Timsen, 17-8-2026).

Pogingen om gezonken schoeners te bergen.
Het in New York gevestigde bedrijf Crew, eigenaar van de PILOT en de VICTORY CHIMES, werkte samen met verzekeraars, experts in scheepsberging en scheepsinspecteurs om te bepalen wat er met de gezonken schepen moest gebeuren. De berging is een zeer complexe operatie die gespecialiseerde apparatuur, zorgvuldige planning en uitgebreide coördinatie vereist. De schepen bleven onder water als onderdeel van het lopende proces, terwijl de beoordelingen en planning werden voortgezet.
Veel mensen in de maritieme sector riepen het bedrijf op om er alles aan te doen om de schepen te redden en te achterhalen waarom ze gezonken waren. De VICTORY CHIMES staat op de Nationale Lijst van Historische Monumenten en is de laatst overgebleven Chesapeake ram, een soort platbodemschoener die ontworpen is om door smalle en ondiepe waterwegen te varen. Crew kocht het schip ongeveer drie jaar geleden op een veiling.
De 'Pilot' vervoerde ooit loodsen naar grotere schepen in de haven van Boston. Tijdens de Tweede Wereldoorlog maakte het schip ook vaarten voor de kustwacht. In de jaren 70 en 80 werd het een educatief en onderzoeksschip, en Jacques Cousteau bracht er in die periode tijd aan boord door. Crew kocht het schip in 2015 en verbouwde het tot een oesterbar.
Zelfs als de schepen geborgen zouden kunnen worden, zou het herbouwen ervan extreem moeilijk en kostbaar zijn, mede omdat het soort hout waarvan ze gebouwd zijn niet meer gemakkelijk verkrijgbaar is.
De schoeners lagen aangemeerd in Brooklyn Bridge Park voordat ze werden verplaatst naar Henry Street Basin, vlak bij het Gowanuskanaal in de wijk Red Hook in Brooklyn. (Timsen, 4-9-2026).

WANTONG 498, IMO 9148879. Waste Disposal Vessel, 3.641 GT, 4.505 DWT, 1997 opgeleverd door Guangdong Jiangmen Shipyard, Jiangmen, China als JINHANG 908. 2018 herdoopt LAI WAN. 13-7-2026 verkocht aan Wantong International Group, Mongolië (JVAV2), 7-2026 herdoopt WANTONG 498. 25-8-2026 te Chittagong.

HMS WESTMINSTER, F237, IMO 8949654 (NB-342), 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 Portsmouth met de sleepboot PROTUG 87 naar Aliağa, 15-8-2026 ETA te Aliağa. 16-8-2026 te Aliağa op het strand gezet om gesloopt te worden.

© Scheepsfotoruilbeurs