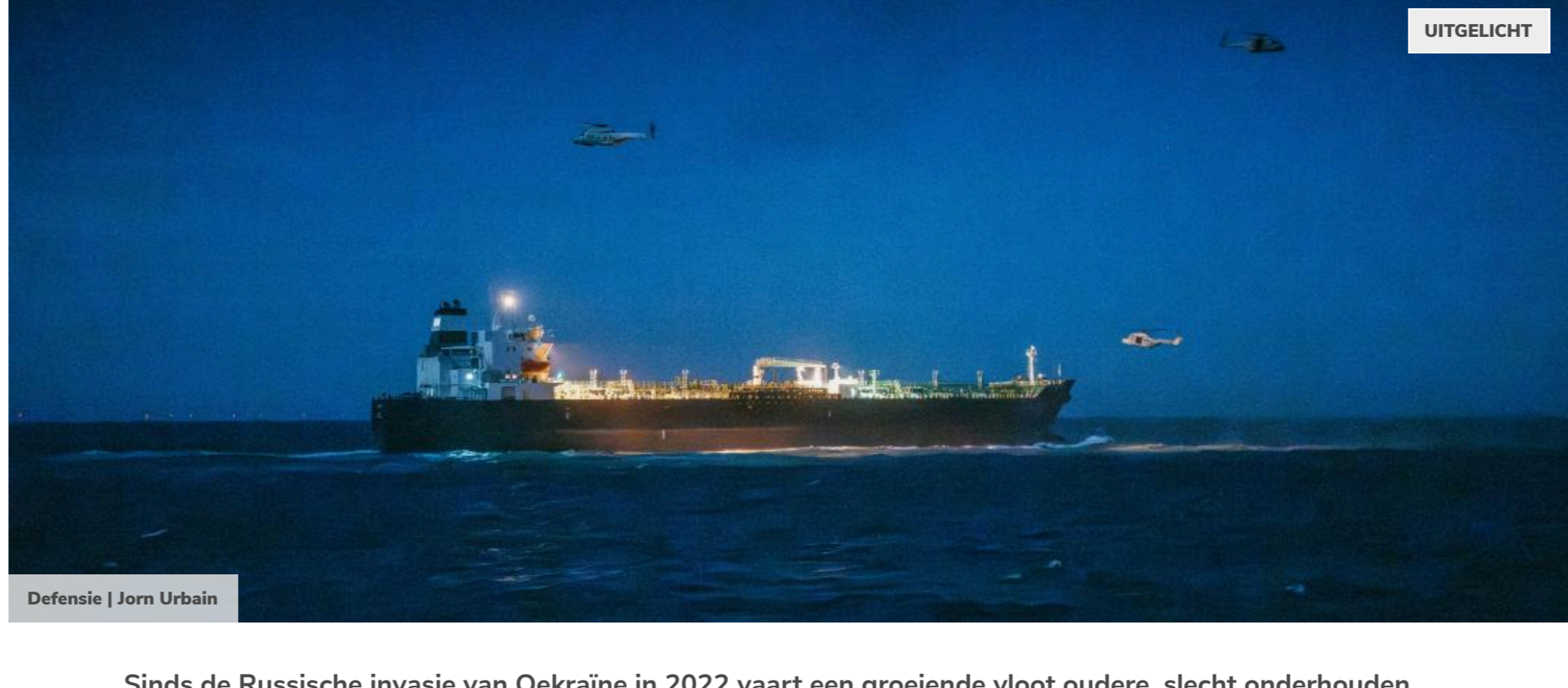


Schaduwen op de Noordzee

26 / 05 / 2026



Sinds de Russische invasie van Oekraïne in 2022 vaart een groeiende vloot oudere, slecht onderhouden tankers buiten het reguliere maritieme circuit om westerse sancties heen: de zogenaamde schaduwvloot. Eind 2025 kwam een golf van interventies op gang. Op 1 maart 2026 enterde ook de Belgische marine een dergelijk schip voor onze kust: de tanker Ethera. Maar wat is die schaduwvloot precies, waarom wordt er nu pas opgetreden, en is dat juridisch wel wettelijk?

– FREDERIK ROGIERIS

In de nacht van zaterdag 28 februari op zondag 1 maart 2026 hangt een Belgische NH-90 helikopter boven de olietanker Ethera, een veertig kilometer uit de kust van Zeebrugge. De Ethera, een bijna twintig jaar oude product tanker die beweert onder Guineese vlag te varen, is zonder lading op terugweg van Marokko naar Sint-Petersburg. Terwijl het Belgische patrouillevaartuig Pollux het schip onderschept, gaan operatoren van het Special Forces Regiment aan boord. Iets na één uur 's nachts nemen ze de controle over de brug over en is operatie Blue Intruder een feit. De inspecteurs van het Directoraat-Generaal Scheepvaart stellen in Zeebrugge 45 inbreuken vast: valse certificaten, technische mankementen, en een registratie die volgens de Guineese autoriteiten in Conakry nooit bestaan heeft. Meer nog, het schip blijkt sinds augustus 2025 in geen enkel register meer te staan. De FOD Maritiem legt een borg van tien miljoen euro op en het schip krijgt een verbod om uit te varen. Sindsdien ligt de Ethera aangemeerd in Zeebrugge in afwachting van een uitbraak ten gronde. De Rechtbank van eerste aanleg in Brugge wijst in kortgeding een verzoek tot vrijgave af.

De Ethera is geen alleenstaand geval. Sinds eind 2025 heeft Washington minstens zeven schepen uit de schaduwvloot geïdentificeerd, waaronder de Bella 1 die tijdens de achtervolging ter hoogte van IJsland razendsnel werd herdoopt tot de Marina. Ook Frankrijk, Duitsland, Finland, Italië en Zweden hebben de voorbije maanden tankers aan in respectievelijk de Middellandse Zee, de Oostzee en hun aanloophavens. Begin februari onderschepte ook India drie tankers, gelinkt aan Iran.

1	2	3	4	5	6	7	8
Boracay 27.01.2025	Skipper 10.12.2025	Fitburg 31.12.2025	Bella 1 07.01.2026	Hazir reis 17.01.2026	Grinch 22.01.2026	Ethera 01.02.2026	Caffa 06.02.2026
Opleedende staat: Frankrijk Locatie: Franse EEZ Bevoegdheid: Bevoegdheid voor de Franse EEZ Bevoegdheid: Bevoegdheid voor de Franse EEZ	Opleedende staat: VS Locatie: Internationaal water Bevoegdheid: Bevoegdheid voor de Franse EEZ Bevoegdheid: Bevoegdheid voor de Franse EEZ	Opleedende staat: Finland Locatie: Internationaal water Bevoegdheid: Bevoegdheid voor de Franse EEZ Bevoegdheid: Bevoegdheid voor de Franse EEZ	Opleedende staat: Noord-Atlantische Oceaan Locatie: Noord-Atlantische Oceaan Bevoegdheid: Bevoegdheid voor de Franse EEZ Bevoegdheid: Bevoegdheid voor de Franse EEZ	Opleedende staat: Kazachstan Locatie: Internationaal water Bevoegdheid: Bevoegdheid voor de Franse EEZ Bevoegdheid: Bevoegdheid voor de Franse EEZ	Opleedende staat: Azerbeidzjan Locatie: Internationaal water Bevoegdheid: Bevoegdheid voor de Franse EEZ Bevoegdheid: Bevoegdheid voor de Franse EEZ	Opleedende staat: België + Frankrijk Locatie: Belgische EEZ Bevoegdheid: Bevoegdheid voor de Franse EEZ Bevoegdheid: Bevoegdheid voor de Franse EEZ	Opleedende staat: Zweden Locatie: Zwedse territoriale wateren Bevoegdheid: Bevoegdheid voor de Franse EEZ Bevoegdheid: Bevoegdheid voor de Franse EEZ

Wat is die schaduwvloot eigenlijk?

Wat al deze schepen gemeen hebben, is dat ze behoren tot de zogenaamde Russische schaduwvloot. De term 'Schaduwvloot' (shadow fleet of dark fleet in het Engels) is geen juridisch concept, maar een aanduiding voor een los netwerk van meestal oudere tankers die gesanctioneerde olie vervoeren, buiten het reguliere circuit om. Het fenomeen is niet nieuw: Noord-Korea en Iran maken er al vijftien tot twintig jaar gebruik van om VN-sancties op hun oliehandel te omzeilen, en ook Venezuela leunde er tot voor kort zwaar op. Het is echter pas sinds de grootschalige Russische invasie van Oekraïne in 2022 dat de schaduwvloot op industriële schaal is gaan opereren.

De westerse reactie na februari 2022 is immers een delicaat balanceren. Langs de ene kant wil men Rusland niet volledig van de oliemarkt afsluiten, dat zou immers de mondiale olieprijs doen ontsporen. Anderzijds is men wel de Russische winstmarges dicht te knijpen. Het gekozen instrument is een eerder technische ingreep, niet de Russische olie zelf wordt geïmporteerd, maar het westerse dienstencosysteem eromheen. Hiervoor treedt op 5 december 2022 een G7-prijsplafond in werking. Dat bepaalt dat Russische ruwe olie enkel aan een maximumprijs van 60 dollar per vat verkocht mag worden. De hefboom zit dus niet in een importverbod als dusdanig, maar in de dienstverlening eromheen: rederijen, bevrachters en vooral verzekeraars (de zogenaamde Protection & Indemnity Clubs) uit de coalitie landen – goed voor zo'n 90% van de relevante maritieme verzekeringmarkt wereldwijd – mogen de Russische oliemarkt (en de vervoerende schepen) enkel nog bedienen wanneer die olie aan of onder dat prijsplafond verkocht wordt.

Wie aan een hogere prijs wil verkopen, valt buiten dat westerse dienstencosysteem en moet noodgedwongen uitwijken naar oudere schepen, ondoorzichtige eigenaren, niet-erkende verzekeraars en minder kritische vlaggenstaten. Deze factoren vormen de bouwstenen van de huidige schaduwvloot, die op dit moment uit ongeveer 1500 tankers bestaat, goed voor 17% van de globale tankervloot. Na onderzoek staan er al 640 op de EU-sanctielijst. Nog eens 500 tankers varen onder een valse of onrechtmatige vlag. Dat niet alle schepen automatisch op de sanctielijst belanden is omdat de bewaakte schepen sneller van eigenaars, vlag of omkadering wisselen dan men ze kan identificeren. – Tussen november 2025 en februari 2026 doem minstens een twintigtal schepen de Noordzee aan, waarvan een dertiental het Belgische deel.

Wie aan een hogere prijs wil verkopen, valt buiten dat westerse dienstencosysteem en moet noodgedwongen uitwijken naar oudere schepen, ondoorzichtige eigenaren, niet-erkende verzekeraars en minder kritische vlaggenstaten. Deze factoren vormen de bouwstenen van de huidige schaduwvloot, die op dit moment uit ongeveer 1500 tankers bestaat, goed voor 17% van de globale tankervloot. Na onderzoek staan er al 640 op de EU-sanctielijst. Nog eens 500 tankers varen onder een valse of onrechtmatige vlag. Dat niet alle schepen automatisch op de sanctielijst belanden is omdat de bewaakte schepen sneller van eigenaars, vlag of omkadering wisselen dan men ze kan identificeren. – Tussen november 2025 en februari 2026 doem minstens een twintigtal schepen de Noordzee aan, waarvan een dertiental het Belgische deel.

Wie aan een hogere prijs wil verkopen, valt buiten dat westerse dienstencosysteem en moet noodgedwongen uitwijken naar oudere schepen, ondoorzichtige eigenaren, niet-erkende verzekeraars en minder kritische vlaggenstaten. Deze factoren vormen de bouwstenen van de huidige schaduwvloot, die op dit moment uit ongeveer 1500 tankers bestaat, goed voor 17% van de globale tankervloot. Na onderzoek staan er al 640 op de EU-sanctielijst. Nog eens 500 tankers varen onder een valse of onrechtmatige vlag. Dat niet alle schepen automatisch op de sanctielijst belanden is omdat de bewaakte schepen sneller van eigenaars, vlag of omkadering wisselen dan men ze kan identificeren. – Tussen november 2025 en februari 2026 doem minstens een twintigtal schepen de Noordzee aan, waarvan een dertiental het Belgische deel.

Drijvende tijdbommen ...

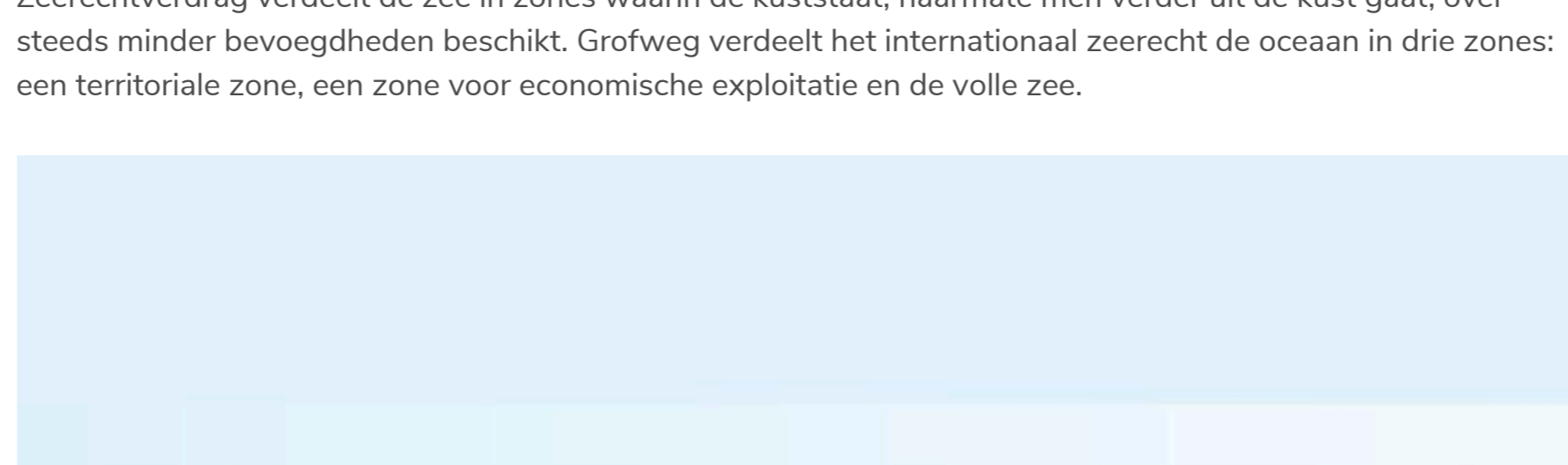
Vanuit ecologische en veiligheidsperspectief vormen deze schepen een groot gevaar. Velen zijn slecht onderhouden en nauwelijks verzekerd. Bovendien schakelen ze hun AIS-transponder (het systeem waarmee schepen verplicht hun positie in real time uitzenden) uit om niet ontdekt te worden, en voeren ze ship-to-ship-transfers uit onder omstandigheden waar een reguliere reder zijn vingers niet aan wil verbranden. Dat die risico's reëel zijn, blijkt in 2023 voor de Maleisische kust wanneer de MT Pablo, een tanker uit de Russische schaduwvloot, ongeluk met drie binnenschipperboten had. De oprijfkosten komen bij gebrek aan dekking op het bord van de Maleisische belastingbetaler terecht. In onze Noordzee, gevuld met windmolenparken, Natura 2000-gebieden en zwaar bevolkte kustzones, zouden de gevolgen van zo een lek of brand niet te overzien zijn.



De ontgiffing van de MT Pablo voor de kust van Maleisië in de Zuid-Chinese Zee op 1 mei 2023. (Bron: YouTube | What's Going on With Shipping? door Sal Mercogliano, maritiem historicus bij Campbell University)

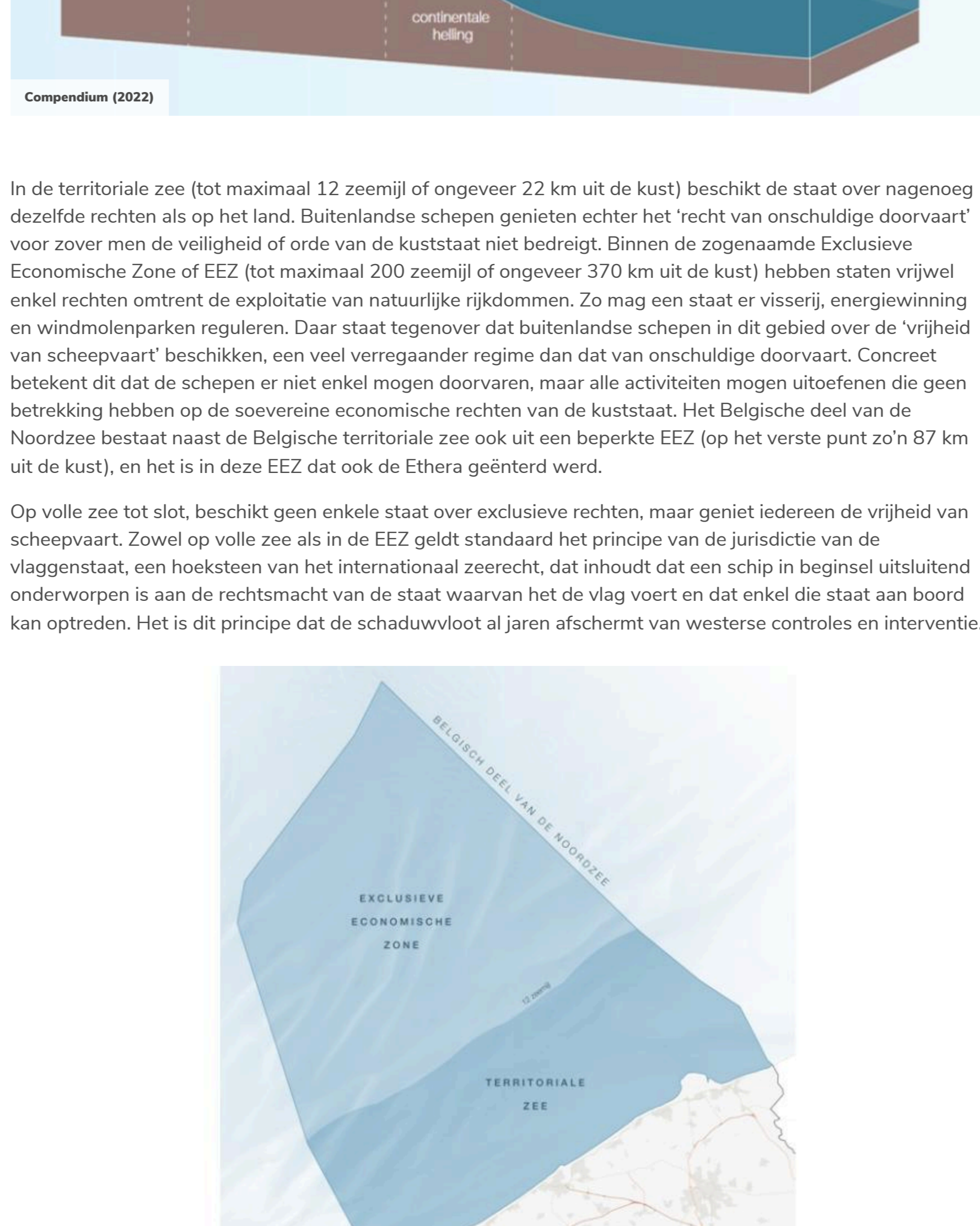
Ook op zee gelden er regels

Als al deze risico's gekend zijn en de schepen zichtbaar langs onze kust varen, waarom is er dan zo lang niet ingegrepen? Het antwoord schuilt in het gereguleerd kader op zee: het internationaal zeerecht. Het VN-Zeerechtverdrag verdeelt de zee in zones waarin de kuststaat, naarmate men verder uit de kust gaat, over steeds minder bevoegdheden beschikt. Grofweg verdeelt het internationaal zeerecht de oceaan in drie zones: een territoriale zone, een zone voor economische exploitatie en de volle zee.



In de territoriale zee (tot maximaal 12 zeemijl of ongeveer 22 km uit de kust) beschikt de staat over nagenoeg dezelfde rechten als op het land. Buitenlandse schepen genieten echter het 'recht van onschuldige doorvaart' voor zover men de veiligheid of orde van de kuststaat niet bedriegt. Binnen de zogenaamde Exclusieve Economische Zone of EEZ (tot maximaal 200 zeemijl of ongeveer 370 km uit de kust) hebben staten vrijwel enkel rechten omtrent de exploitatie van natuurlijke rijkdommen. Zo mag een staat er vissers-, energiewinning en windmolenparken reguleren. Daar staat tegenover dat buitenlandse schepen in dit gebied over de 'vrijheid van scheepvaart' beschikken, een veel verregaander regime dan dat van onschuldige doorvaart. Concreet betekent dit dat de schepen er niet enkel mogen doorkomen, maar alle activiteiten mogen uitoefenen die geen betrekking hebben op de soevereine economische rechten van de kuststaat. Het Belgische deel van de Noordzee bestaat naast de Belgische territoriale zee ook uit een beperkte EEZ (op het verste punt zo'n 87 km uit de kust), en het is in deze EEZ dat ook de Ethera geïdentificeerd.

Op volle zee tot zover, beschikt geen enkele staat over exclusieve rechten, maar geniet iedereen de vrijheid van scheepvaart. Zowel op volle zee als in de EEZ geldt standaard het principe van de jurisdictie van de vlaggenstaat, een hoeksteen van het internationaal zeerecht, dat inhoudt dat een schip in beginsel uitsluitend onderworpen is aan de rechtsmacht van de staat waarvan het de vlag voert en dat enkel die staat aan boord kan optreden. Het is dit principe dat de schaduwvloot al jaren afschermt van westerse controles en interventie.

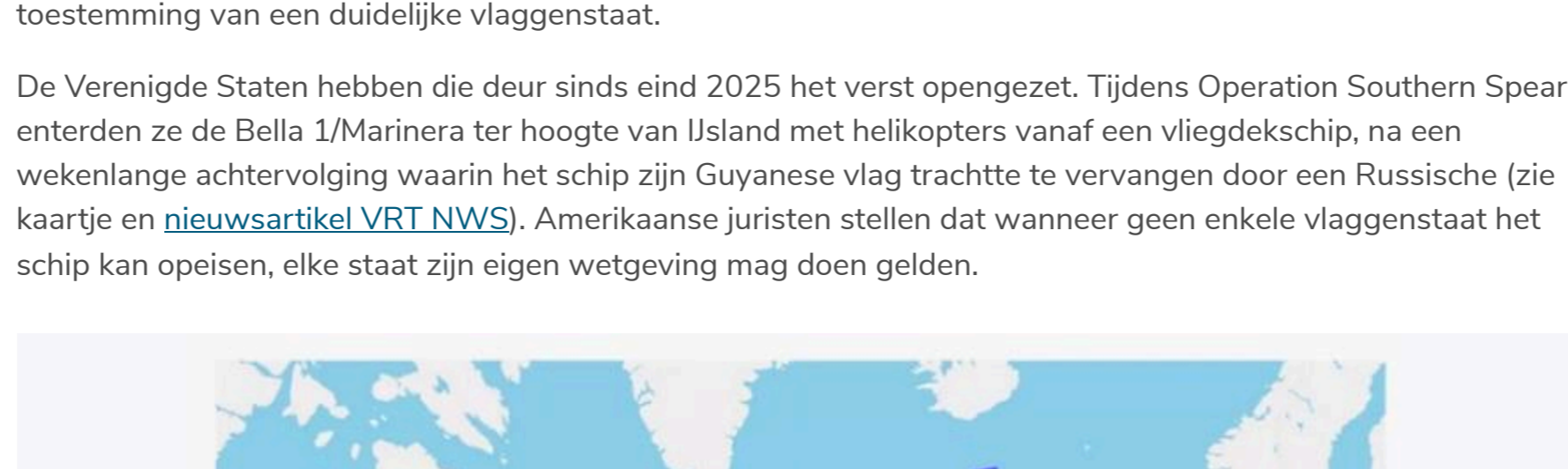


Varen onder twee vlaggen?

Op dit punt komt een fundamenteel onderdeel van het Zeerechtverdrag in beeld: het recht op onderzoek zoals neergelegd in art. 110 van het Zeerechtverdrag. Op volle zee en in de EEZ van een andere staat mag een oorlogsschip overgaan tot een onderzoek van een vreemd schip als er gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat dat schip geen nationaliteit heeft. Zo mag men aan boord gaan van het schip in kwestie om de scheepspapieren te onderzoeken en als de verdenking bevestigd blijkt, overgaan tot een nader onderzoek van het schip zelf, zij het zonder onnodige overlast te veroorzaken.

Dit recht dient samen gelezen te worden met art. 92 (2) van het Zeerechtverdrag. Dat stelt dat een schip dat vaart onder meerdere vlaggen en naargelang de omstandigheden (piraterij of slavenhandel). Maar het zegt niets over hoe je dient om te gaan met een schip zonder nationaliteit. Recent zetten 14 kuststaten rond de Noordzee en Baltische Zee (inclusief België) deze bepaling kracht bij door een gezamenlijke verklaring aan de internationale maritieme gemeenschap. Hierin verduidelijken deze staten dat ze schepen die onder twee of meer vlaggen varen "zullen" behandelen als schepen zonder nationaliteit. Waar dit op zich geen echte wijziging van het Zeerechtverdrag uitmaakt, vormt deze verklaring wel een gezamenlijke, striktere interpretatie van het bestaande artikel, en opent het de deur naar een sneller aan boord gaan en enteren van schepen zonder toestemming van een duidelijke vlaggenstaat.

De Verenigde Staten hebben die deur sinds eind 2025 het verst opengezet. Tijdens Operation Southern Spear enterden ze de Bella 1/Marina ter hoogte van IJsland met helikopters vanuit een vliegdekschip, na een wekenlange achtervolging waarin het schip Guyanese vlag draagde te vervangen door een Russische (zie kaartje en [nieuwartikel VRT NWS](#)). Amerikaanse juristen stellen dat wanneer geen enkele vlaggenstaat het schip kan opeisen, elke staat zijn eigen wetgeving mag doen gelden.



En wat als het onderzoek wijst op onregelmatigheden?

Dergelijke visie kent echter zijn knelpunten. Het Zeerechtverdrag is duidelijk over hoe men na het aan boord gaan kan omgaan met schepen en hun bemanning in geval van piraterij of slavenhandel. Maar het zegt niets over hoe je dient om te gaan met een schip zonder nationaliteit, eens dit laatste feit vastgesteld is. Het hierboven aangehaalde art. 110 geeft dan wel het recht om aan boord te gaan en de papieren te controleren, maar bevat geen expliciete bevoegdheid om het schip vervolgens in beslag te nemen of de bemanning te arresteren. Zowel de VS als India valden deze lacune in 2025 reeds op met eigen nationale wetgeving. Ook de Britse Sanctions and Anti-Money Laundering Act uit 2018 voorziet in jurisdictie over schepen "...not registered under the law of a country outside the United Kingdom..." zolang er een link gevonden kan worden met het Verenigd Koninkrijk.

Lacunes in de Belgische wetgeving

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van Russische aardolieproducten. Maar geen van die instrumenten is specifiek geschreven met staatlote schepen in het achterhoofd. In het Ethera-lepen de voorbereidingen al sinds januari 2026. Ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Loodswezen spelen in deze fase keten een rol. Voor een verantwoordelijke kuststaat de praktijken van de schaduwvloot een halt kunnen toeroepen, maar ze mag er niet het sluitstuk van geweest zijn. De kans dat de Ethera de laatste tanker uit de schaduwvloot is die onze EEZ aandoet is klein. Hoe dergelijke passage de volgende keer verloopt hangt niet enkel af van de Marine, maar evenzeer van hoe snel we ons Belgisch juridisch kader kunnen verfijnen.

Op het Europese vasteland is er echter nog werk aan de winkel. België kent juridisch gezien geen afzonderlijk 'varen zonder geldige vlag'-misdrijf. Het Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 en de Wet Maritiem Milieu van 11 december 2022 bevatten wel sanctioneerbare inbreuken op MARPOL-, SOLAS- en certificeringsverplichtingen, en de EU-Verordening 833/2014 verbiedt de aankoop, invoer en overdracht van