

Inséré 07/08/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 07/09/23

No damage to trade if shipping emissions could be halved, research finds

GREENHOUSE gas emissions from shipping could be halved by 2030 without damaging trade, new research has found, as countries prepare to meet to discuss a potential new tax on carbon produced by ships. Emissions from maritime transportation amount to about 3 per cent of global greenhouse gas emissions, and there are few alternatives to the cheap, heavy and dirty diesel oil used by ships. But the sector has been slow to take up emissions-cutting technologies, and an increasing number of countries want to see a tax on shipping to encourage shipowners to invest in emissions reduction and fund the rescue of countries stricken by climate disaster, reports UK's The Guardian. The International Maritime Organization, the UN division that governs global shipping, started meeting in London last Monday for a fortnight of talks on decarbonizing and the potential for a new levy of up to US\$100 a tonne of carbon produced by ships. A shipping levy was discussed by nearly 40 world leaders and the heads of global financial institutions last week in Paris. The summit for a new global financing pact, hosted by French president Emmanuel Macron, heard arguments from developed and developing countries in favour of a tax, the revenues of which would flow to the "loss and damage" fund, to help countries suffering the ravages of extreme weather. World Bank estimates show that a carbon tax on shipping could raise as much as \$50 billion to \$60 billion a year. Japan, the world's second largest ship-owning nation, has called for a carbon tax of \$56 a tonne of carbon from 2025. Eamon Ryan, the environment minister of Ireland, who acts as the EU's lead negotiator on loss and damage, said the IMO discussions were finely balanced. "It's 50:50, it's not certain that it will be agreed," he said. He urged all countries at the 175-member IMO to take the first steps towards a tax. "We need to show real commitment on addressing the climate crisis, and these mechanisms would give the developing world confidence that it's no longer just time for talking, it's time to act." Mr Ryan would also like to see aviation taxed for the loss and damage fund. "The great advantage there is in equity - it is the wealthier people who fly," he said. "One euro on a plane ticket would give us EUR5 billion (US\$5.47 billion) a year. That's not a small contribution to the effort we need to make." As countries prepare for the IMO meetings, research published by the consultancy CE Delft found that CO2 from shipping could be cut by between a third and a half this decade by using already available techniques and embarking on innovative technology such as hydrogen. If these were used, and another 5-10 per cent of shipping were to begin to use experimental fuels such as hydrogen, biofuels or forms of electrification with solar batteries, then emissions from fuel use could be cut by between 36 per cent and 47 per cent within the next decade, compared with 2008 levels. Starting to use these methods now will save money in the longer term. University College London has estimated that every year of delay in decarbonizing this decade will cost the shipping industry an additional \$100 billion to reach net zero by mid-century.

Campaigners said it was important that the research had found cutting emissions would not have an impact on global trade, as previously countries including Argentina, China, India, Brazil, Ecuador and Saudi Arabia had cited damage to trade as a reason for opposing attempts to regulate carbon within the IMO.

Inséré 08/08/23 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 08/09/23

Le Tanganyika et la première guerre mondiale (1914-1918)(I)

Sous Jean Désiré Guillaume Mathieu Edwine Joris Mohamed Laghmouch	la	direction	de
	Kisonga		Omasombo Kasyulwe Léonard Zana Simons Krawczyk

C'est le 5 août 1914 que l'on apprend, à Léopoldville, l'invasion de la Belgique par l'armée allemande. Le gouverneur général rappelle immédiatement, par une ordonnance, la neutralité absolue du Congo belge, à laquelle l'État indépendant du Congo s'était déjà engagé par l'Acte de Berlin du 1er août 1885. Cependant, la Force publique va participer pleinement, sur le continent africain, à la Grande Guerre. En septembre 1914, un vapeur blindé et armé, le Luxembourg, avec, à son bord, une compagnie de 150 soldats d'élite et une section d'artillerie, est expédié au Cameroun pour appuyer les troupes coloniales françaises contre l'armée coloniale allemande. Deux bataillons, ou 1415 Congolais et 55 Européens, sont envoyés en Rhodésie pour soutenir les troupes anglaises, de juin à novembre 1915. En outre, la Force publique, c'est-à-dire 719 officiers et sous-officiers, 11 698 gradés et soldats, est engagée, à partir du 16 avril 1916, dans une campagne dans l'Est africain allemand (au Rwanda-Urundi et au Tanganyika). La cerise sur le gâteau belgo-congolais est la prise de Tabora, le 19 septembre 1916. La seconde offensive, commencée à la mi-août 1917, aboutit à la conquête de Mahenge, le 9 octobre de la même année.

Avant de lancer l'offensive sur l'Est africain allemand, la Force publique doit se battre pour le contrôle du lac Tanganyika. Ce sont ces opérations militaires qui font l'objet de ces pages. Et pour cause, les bases des opérations se trouvent sur le territoire du Tanganyika. Albertville-Mtoa, Baudouinville, Mpala, Lukuga et Niemba sont les noms les plus fréquemment mentionnés dans les chroniques de guerre congolaises.

La lutte pour la maîtrise du lac Tanganyika ne frappe pas trop l'imagination, parce qu'elle ne fut ni l'occasion de batailles sensationnelles ni surtout une hécatombe avec un nombre spectaculaire de morts et de victimes. Par ailleurs, l'historiographie congolaise ne retient généralement que le prix fort payé par les porteurs noirs : plus de 20 000 avaient été recrutés ou réquisitionnés au service de la Force publique pendant la guerre et environ 6 600 d'entre eux n'y survécurent pas. Leur souffrance fut très cruelle, principalement dans la région de Mahenge, durement sinistrée par la disette.

Le présent texte s'appuie essentiellement sur l'article de Patrick Loodts, « La Grande Guerre au cœur de l'Afrique : son histoire... » (septembre 2012) et l'étude richement illustrée de Guy Weyn, Albertville-Kalemie : la ville et son territoire des origines à 1965 (2010). Le document a été complété, à plusieurs endroits, par des informations récentes montrant que le développement d'Albertville a incontestablement reçu un coup de fouet pendant cette guerre. Quatre ans durant, le Nord-Katanga était sorti de la périphérie pour occuper le centre de l'histoire congolaise.

1. LE CONGO BELGE ENTRE EN GUERRE

Le 7 août 1914, Julien Davignon (1853-1916), ministre des Affaires étrangères, écrivit aux ministres belges installés à Londres et à Paris qu'il avait prescrit au gouverneur général du Congo belge de prendre des mesures de défense sur les frontières communes de la colonie belge et de l'Est africain allemand et qu'il l'avait invité à s'abstenir de toute action offensive.

La Force publique ne pouvait entrer en action que pour repousser une attaque directe contre les possessions africaines belges. Toutefois, le 6 août déjà, Charles Tombeur (1867-1947), inspecteur d'État et vice-gouverneur général, avait ordonné la mobilisation. En tant que colonel, il prit le commandement des forces armées et choisit le major Frederik Olsen (1877-1962) comme chef d'état-major.

La Force publique était une force de police et n'était donc pas destinée à faire la guerre. Son armement n'était pas homogène : les soldats de la province du Katanga disposaient du Mauser belge, mais, partout ailleurs, les soldats n'avaient que le vieux fusil Albini, des mitrailleuses usagées et quelques pièces d'artilleries fortes disparates. Le recrutement et l'instruction militaires s'intensifièrent. Une nouvelle organisation s'imposait, dès lors. En premier lieu, les unités durent être autrement réparties et les troupes de réserve appelées sous les drapeaux. Les troupes congolaises furent réparties en trois bataillons de 600 à 675 hommes chacun.

En deuxième lieu, il fallait élargir le cadre européen et la nouvelle armée dut être pourvue d'armes modernes et d'un équipement neuf. Chaque bataillon disposait d'un état-major et d'une section d'appui comptant deux canons Nordenfelt et des mitrailleuses Maxim. Il se composait de trois compagnies armées du fusil Mauser : une compagnie cycliste, une compagnie de marche et une compagnie de police territoriale, auxquelles s'ajoutaient un médecin et un aumônier.

Troisièmement, les campagnes ultérieures de longue durée exigeaient de nouveaux services de logistique, d'infirmier et d'aumônerie. Quatrièmement, il fallait aménager près du lac Tanganyika, en guise d'aéroport pour une petite flotte aérienne, une nouvelle base munie d'une artillerie lourde et un port. Des navires allaient y être amenés et un grand vapeur construit. Enfin, il fallait améliorer les routes existantes et installer un millier de kilomètres de télégraphie sans fil (Kuck 1918 : 22-23).

Au terme de l'année 1914, l'occupation défensive de la frontière orientale était organisée comme suit : au Katanga deux bataillons stationnaient à Mtoa et sur la Lukuga, entre le fleuve Congo et Albertville. Un troisième occupait la frontière entre le lac Moëro et le Tanganyika. Un quatrième bataillon renforçait l'occupation anglaise en Rhodésie. Dans la Province-Orientale, un bataillon occupait Kibale, au nord du lac Kivu, tandis que deux détachements étaient poussés jusqu'à Kabale en Ouganda. Divers détachements s'échelonnaient sur la frontière depuis le lac Kivu jusqu'au nord de Mtoa sur le Tanganyika (Jobé s.d. : 133-134).

Le 15 août 1914, les forces allemandes ouvrirent les hostilités en débarquant sur le lac Tanganyika au sud d'Uvira, dans le Sud-Kivu. Ils détruisirent les fils téléphoniques et coulèrent une quinzaine de pirogues du village de Mokolobu. Le 22 août, le petit vapeur belge Alexandre Delcommune revenait de Vua, une petite localité située au sud du lac, pour se rendre à la Lukuga et à Albertville-Mtoa. Alors qu'il passait au large de Mpala, il aperçut le Hedwig Von Wissmann, un vapeur allemand de soixante tonnes, armé de quatre canons revolver d'une portée de 2400 mètres. Il entama la chasse de l'Alexandre Delcommune. Plus rapide, celui-ci réussit à s'échapper, non sans avoir essuyé le feu du navire allemand. Peu avant 15 h, le vapeur belge aboutit à la rivière Kalemie où, toute sirène hurlante, il donna l'alarme et jeta l'ancre, à 200 m de la rive, sous la protection des batteries côtières. Un Nordenfelt d'une portée de 3500 m avait été judicieusement monté à cet endroit près de la rive.

Une garnison de l'armée coloniale belge composée d'un sous-officier et de 75 soldats et disposant de deux canons Nordenfelt de 47 cm était en stationnement à la Lukuga sous les ordres du lieutenant Olivet. Elle ouvrit le feu et un projectile tomba près du vapeur allemand qui vira de bord et riposta. La canonnade se poursuivit plus de deux heures. Le Von Wissmann dirigea l'essentiel de ses tirs vers le Delcommune et, vers 16 h, il s'approcha à un kilomètre de la rive pour rendre ses tirs encore plus précis et efficaces. L'infanterie répliqua aussitôt par un feu roulant.

Aux environs de 17 h, le navire allemand reprit le large pour disparaître finalement au crépuscule. Il avait échappé à tous les obus, sauf à un seul qui avait traversé le drapeau

fixé à sa poupe. Il n'en était pas de même pour le Delcommune. Atteint à la chaudière, à la cheminée et à la coque, il s'échoua misérablement près du rivage, gravement endommagé, la cale inondée. Deux hommes avaient succombé sous les salves de l'artillerie allemande.

Pourquoi les Allemands avaient-ils jugé important de lancer la conquête du lac Tanganyika ?



Compagnie cycliste de la Force publique devant la mission de Baudouinville au Katanga, 1919.
(HP.1955.96.1091, collection MRAC Tervuren; photo E. Gourdinne, 1919, © MRAC Tervuren.)

Dans ses souvenirs de guerre, le général Lettow-Vorbeck fournit une réponse claire : « Le lieutenant de corvette Zimmer s'était placé sous mes ordres. Le lieutenant de vaisseau Horn alla le 9 août avec 30 matelots à Kigoma pour armer le petit vapeur Hedwig von Wissmann ; il donna la chasse au vapeur belge Delcommune sur le lac Tanganyika, le surprit le 22 août, et causa des avaries sérieuses, en nous assurant ainsi la maîtrise très importante du lac Tanganyika. Le transfert rapide de troupes du chemin de fer central à Bismarckburg ou bien dans l'Ousambara dépendait de la sécurité de la navigation sur le Tanganyika, et joua un certain rôle dans la suite des opérations [...] » (Von Lettow-Vorbeck 1933 : 33).

Il n'y a pas l'ombre d'un doute que les Allemands s'attendaient à ce que des confrontations militaires plus sérieuses se produisent avec les troupes coloniales anglaises dans la pointe-sud du lac Tanganyika, à la frontière entre l'Est africain allemand et la Rhodésie. Dans cette région, Bismarckburg était un centre très important, mais il n'était relié ni à Dar es Salaam ni à l'océan Indien. L'approvisionnement en munitions et autre matériel de guerre se faisait alors par le chemin de fer Dar es Salaam-Kigoma, d'où la cargaison était transbordée et transportée sur le lac jusqu'à Bismarckburg.

Les Allemands ne s'attendaient pas du tout à une forte résistance militaire de la part de la Force publique congolaise. Leur plus grand souci était la très lente construction du vapeur Goetzen destiné au transport des effectifs et du matériel sur le lac Tanganyika de Kigoma à Bismarckburg. En outre, bien qu'ils aient livré un combat victorieux, le 22 août, contre le vapeur belge Alexandre Delcommune, ils apprirent ultérieurement que ce dernier n'avait pas été complètement mis hors d'usage. Ils parvinrent toutefois à transporter par chemin

de fer le vapeur Kingani, ainsi que d'autres embarcations, de Dar es Salaam à Kigoma et à les mettre en service. Deux canons de marine de 9 cm furent installés sur un radeau qui bombardait des stations belges de la rive occidentale du lac. Kigoma fut sérieusement fortifié et entièrement transformé en un point d'appui pour les opérations navales du lac Tanganyika.

Au Havre, le ministre des Colonies Jules Renkin (1862-1934) parvint à vaincre toutes les oppositions au projet de passer de la défensive à l'offensive. Le 23 août, le gouvernement belge permit l'entrée des troupes anglaises en territoire congolais et imposa à la Force publique les instructions suivantes :

1. Coopération avec les troupes de l'Afrique équatoriale française pour la conquête du Cameroun ;
2. Envoi en Rhodésie d'unités congolaises mobilisées au Katanga ;
3. Coopération à la répression de la révolte en Afrique équatoriale française ;
4. Coopération avec les unités navales britanniques pour la maîtrise du Tanganyika ;
5. Garde de l'Ouganda au NE du Kivu ;
6. Coopération avec les Britanniques pour les opérations offensives entreprises en Afrique orientale allemande (Jobé s.d. : 132-133).

À la mi-septembre, le 2e bataillon placé sous les ordres du major belge Muller vint s'installer sur un plateau au kilomètre 261 du rail en construction, à quelque distance du lac, en vue de bloquer l'accès du Lualaba en cas d'offensive allemande. En outre, pour faire face à toute tentative de débarquement, le major Muller décida, au début d'octobre 1914, de répartir les effectifs du 2e bataillon du sud au nord, de Vua au cinquième parallèle. Les troupes furent, dès lors, concentrées à Mtoa, Lukuga, Mpala, Baudouinville, Vua, ainsi qu'au kilomètre 261.

Entre-temps, non sans beaucoup de peine, le Delcommune échoué sur la grève avait été remis à flot et conduit à Mtoa pour réparation. Comme prévu, les Allemands n'avaient pas dit leur dernier mot et il ne fallut pas attendre longtemps pour revoir le Von Wissmann aux abords de la Lukuga et de Mtoa, le 4, puis le 8 octobre au soir. Peut-être songeaient-ils à opérer un débarquement. Il s'avéra plus tard qu'ils avaient mis au point un plan d'enlèvement du Delcommune. Ils avaient en effet remarqué que l'avant du bateau était échoué sur la rive.

Pour exécuter leur projet, ils imaginèrent de construire un solide radeau formé de trois rangées d'énormes madriers superposés destiné à supporter deux puissants canons de 88 mm que le Von Wissmann était incapable de porter. Il ne restait au vapeur ennemi, dont la puissance de feu s'en trouvait considérablement augmentée, qu'à remorquer le radeau vers Mtoa. Il était accompagné de deux bateaux de pêche à vapeur et à fond plat convenant parfaitement à un débarquement et au remorquage éventuel du Delcommune.

Dans la nuit du 8 au 9 octobre, le Von Wissmann vint se dissimuler derrière une île en face de Mtoa et les bateaux de pêche débarquèrent une quarantaine d'hommes sous la direction du 1er lieutenant Horn à quelque distance du Delcommune. L'obscurité était totale. Horn et ses hommes s'approchèrent du vapeur belge, mais se rendirent aussitôt compte que le bateau échoué sur la rive était entouré d'un batardeau, une sorte de digue de protection destinée à faciliter les réparations, rendant de ce fait son rapt impossible.

Soudain, la sentinelle africaine remarqua les intrus et fit feu. Elle fut aussitôt abattue. Le mécanicien suédois John Wall (1860-1931), qui logeait à cet endroit, réussit à se sauver en sautant à l'eau. Puisqu'on ne pouvait s'emparer du Delcommune, au moins fallait-il le neutraliser définitivement en le dynamitant. Les Allemands n'eurent que le temps de déposer deux caisses de dynamite dans la salle des machines, d'allumer la mèche et de battre en retraite vers les bateaux plats puis de disparaître dans la nuit. Car, alertés par les coups de feu, les soldats de la garnison accoururent pour chasser les intrus. Mais c'était trop tard. L'opération n'avait guère duré plus d'une demi-heure. Contre toute attente, les dégâts du Delcommune s'avérèrent moins importants qu'on n'aurait pu le supposer.

La situation était toutefois grave. En conséquence, le lieutenant Olaf Svihus (1885-1943), d'origine norvégienne, demanda des renforts d'urgence, qui arrivèrent aussitôt, les 9 et 10

octobre, sous la forme de deux pelotons. Mais une seconde attaque allemande se produisit déjà dans la nuit du 10 au 11 octobre vers 3 h 30 du matin. Le lieutenant Odebrecht débarqua subrepticement avec un petit groupe d'hommes aguerris, à un kilomètre au nord du vapeur belge. Ils réussirent à s'approcher sans bruit des soldats préposés à la surveillance du vapeur et ils se rendirent compte, à la lueur des feux de camp, que le Delcommune n'avait été que peu endommagé par leur tentative antérieure. Dans ses souvenirs, le major Muller raconte que l'attaque avait repris avec fureur vers 5 h du matin et que plusieurs embarcations munies de mitrailleuses avaient tenté un débarquement sous la protection du tir nourri d'un remorqueur croisant au large d'Albertville. Mais les Nordenfelts du poste ouvrirent immédiatement le feu sur le remorqueur, forçant les assaillants à la retraite. Par bonheur, il n'y eut à déplorer aucune perte en vie humaine ni d'un côté ni de l'autre.

Dans les jours qui suivirent, le major Muller, commandant du 2e bataillon, donna l'ordre de poursuivre la fortification d'Albertville-Mtoa. Il envoya à la rescousse l'ingénieur Hector Duhaut (1881-1937) et le sous-officier Frédéric de Kerchove (1884-1937). De profondes tranchées furent creusées tout autour du fort de Mtoa, qui devint ainsi une véritable forteresse. En outre, des patrouilles de surveillance furent déployées entre la Lukuga et Albertville-Mtoa. Ainsi renforcée, la garnison d'Albertville comprenait désormais la compagnie 3/II et un peloton de réserve, totalisant près de 300 hommes munis d'un canon Krupp, de deux canons Nordenfelt et d'une mitrailleuse. De même, la base de la Lukuga disposait pour sa défense de deux pelotons et demi, de deux canons Krupp, de deux canons Nordenfelt et d'une mitrailleuse Maxim.

Les hostilités reprirent le 23 octobre vers 5 h 30 du matin. Le sous-officier de garde aperçut soudain au large de Mtoa le Von Wissmann escorté de deux remorqueurs et traînant obstinément son radeau armé. La garnison du fort ouvrit aussitôt le feu en actionnant son canon Krupp. Le Von Wissmann ne tarda pas à répliquer par un déluge d'obus. Le Krupp fut bientôt réduit au silence et ensuite le premier Nordenfelt. Le second fut renversé à maintes reprises par les obus éclatés à proximité, mais à chaque fois les canoniers le remirent en place avec un courage extraordinaire.

Les askaris (soldats noirs) de l'Est africain allemand parvinrent finalement à détruire complètement le Delcommune. Après qu'ils eurent détruit les vapeurs britanniques amarrés au sud du lac sur les côtes anglaises, ils devinrent les maîtres absolus du lac Tanganyika. À Albertville, l'ingénieur Hector Duhaut, grièvement blessé à la jambe gauche, dut subir une amputation dans des conditions fort précaires ; il échappa de justesse à la mort. Touché par près de soixante obus, le Delcommune s'avérait impossible à réparer dans l'immédiat.

Pendant les jours qui suivirent, tant à la Lukuga qu'à Albertville, les Belges ne cessèrent de scruter le lac pour s'assurer qu'il n'y avait pas de navire allemand en vue, au point de provoquer des hallucinations chez certains. Dans le courant de novembre 1914, des renseignements contradictoires provinrent des divers postes échelonnés le long du lac. En effet, l'apparition de feux dans la nuit nécessitait d'épuisantes patrouilles nocturnes de vérification. L'absence d'un bateau fiable et rapide se faisait cruellement sentir. Après la mise hors service du Delcommune, le major Muller avait demandé deux remorqueurs à la direction des Grands Lacs (CFL). Mais la déconvenue fut cuisante lors de leur arrivée : au lieu de puissants remorqueurs, susceptibles d'être armés, apparurent deux petites baleinières non pontées, dotées d'une énorme chaudière de locomotive et d'une haute cheminée. Si l'avant était élevé, l'arrière, par contre, dépassait à peine le niveau de l'eau. Ils furent baptisés aussitôt, non sans ironie, « les mouille-culs » et trouvèrent leur place derrière le haut fond rocheux qui barrait le déversoir de la Lukuga.

Le 25 novembre, deux bateaux allemands vinrent à nouveau croiser devant Albertville-Mtoa, ainsi qu'en face de la Lukuga, mais il n'y eut aucun échange de tirs. Depuis la révolte des Batetela, Albertville disposait de deux canons de 5,7 cm sur affûts à roues. Le sous-lieutenant Henri Delvaux sen était moqué lors de son passage, le 20 octobre 1900. Faute d'être opérationnels, ces canons avaient été jetés dans le lac. Mais l'armurier Baptiste réussit à les remettre en parfait état de fonctionnement à l'aide de pièces disparates.

Le 19 décembre 1914, arriva enfin à la garnison de la Lukuga un magnifique canon de 10 cm à tir rapide, en provenance du fort de Shinkakasa. À lui tout seul, ce canon pouvait rendre davantage de services que tous les autres canons du poste réunis. Il fut installé sur le plateau le plus élevé de la Lukuga.

Le manque de bateau se faisant cruellement sentir, la décision fut prise, en janvier 1915, d'essayer de renflouer le Delcommune échoué à Mtoa. Percé de trous comme un gruyère, il fut l'objet d'un pompage journalier des eaux envahissant ses cales. Des tentatives de reboucher les trous à l'aide de tampons constitués de vieilles couvertures furent entreprises, mais ces tampons cédaient à la moindre tempête, laissant l'eau remplir à nouveau la coque. Enfin, en février, après de longues semaines de travail, le vieux vapeur était en état d'être remorqué vers la Lukuga et, afin de lui permettre de franchir sans dommage la barre rocheuse qui rendait difficile l'accès au cours d'eau, l'ingénieur Leboutte s'appliqua à ouvrir un passage suffisamment large en faisant sauter quelques rochers à la dynamite.

Le 28 février 1915, le Delcommune faisait son entrée dans la Lukuga. L'inspecteur-mécanicien John-Ludwig Wall, d'origine suédoise et spécialiste en la matière, fut préposé à la réparation du navire. À l'abri dans la rivière et mis sur cale, le vapeur fut patiemment réparé et renfloué en toute sécurité. Rebaptisé Vengeur et armé d'un canon de marine anglaise de 7,6 cm, il n'allait plus tarder à participer à la reconquête navale du lac Tanganyika (Coosemans 1951 : col. 968). Les Allemands, qui n'avaient rien remarqué, n'étaient pourtant pas restés les bras croisés. Entretemps, le 27 février, ils avaient attaqué à Tembwe le petit détachement du sous-officier Robert Billen (1888-1915) qui, touché dans le haut de la cuisse par une balle ennemie, mourut sur le coup. Son corps fut transporté le même jour à la mission de Mpala :

« Tout le personnel de la mission rendit un dernier hommage au vaillant héros. MM. Coeymans et Libois, agents militaires de Mpala, ont veillé le mort et ont fait preuve de grand dévouement. Tous les membres de la mission se sont montrés dans ces tristes circonstances d'un dévouement au-dessus de tout éloge » (Billen 1951 : col. 63). Marcel Fisette (1889-1915) perdit également la vie. Arrivé dans la colonie en mai 1914, au sein d'une mission cartographique du Comité spécial du Katanga, sitôt dissoute le 6 août, il avait été nommé, à titre provisoire, lieutenant de la Force publique, le 8 août, et désigné pour l'état-major des troupes du Katanga. Chargé, en février 1915, d'effectuer des levés de terrain dans la région du Tanganyika, il se rendait en caravane vers la Lukuga lorsque son campement établi à Tembwe fut surpris et attaqué par un commando allemand, dans la nuit du 26 au 27 février. Grièvement blessé au cours du combat qui suivit, Marcel Fisette fut évacué à Ujiji sur la rive orientale du lac Tanganyika où il succomba, le 1er mars (Lacroix 1958 : 323).

À signaler encore qu'en ce février 1916, la population locale et les soldats congolais étaient sur la paille. La notice biographique de Mathieu Coeymans, alors sous-lieutenant à la compagnie de Mtoa du vie bataillon groupé à la Kalemie-Lukuga, montre très bien les difficultés auxquelles ils étaient confrontés : « Le vie bataillon fut fort éprouvé par le beri-beri » (Coosemans 1952 : col. 158). Le bataillon était chargé de la défense de la base navale du lac, dont un poste d'aviation devait assurer la garde avec le concours de la flottille belge.

A SUIVRE

Inséré 09/08/23 DOSSIER Enlevé 09/09/23

S-100 - an electronic chart standard from IHO with more layers

The International Hydrographic Organisation (IHO) has a new standard for electronic charts called S-100. It builds on the S-57 standard for official electronic charts (ENCs), but with more data layers.

The current standard for official (government issued) electronic maritime charts is called S-57. It was adopted by the International Hydrographic Organisation (IHO) in 1992, and used on today's ECDIS systems. Information on current ENCs is limited to 2D maps, with information about depths or underwater hazards.

A new standard has been developed by the International Hydrographic Office, to be available on ECDIS systems from 2026, which will provide much more data.

There will be a revised ENC format called S-101; bathymetric (water depth) data on S-102; water levels and tides on S104; surface currents on S-111; under keel clearance data on S-129; all displayed together on the S-100 format. So navigators will have a 3D representation of the marine environment.

The new data will probably be most useful for navigating in demanding harbour environments, where mariners would benefit from knowing more about underwater features, tides and currents.

"You can access the area with larger vessels than ever before, as you know exactly where they can, and can't, be manoeuvred. This is a real boon for efficiency," says Bjørn Kristian Sæstad, chief business development officer OEM and Quality at electronics chart technology company NAVTOR.

There are more data layers which may be used, including marine traffic management (S-127), ice information (S-411), Marine Protected Areas (S-122), route exchange format (S-421) and Port Collaborative Decision Making (S-2XX).

Companies can also develop their own data sources for distribution via the S-100 framework.

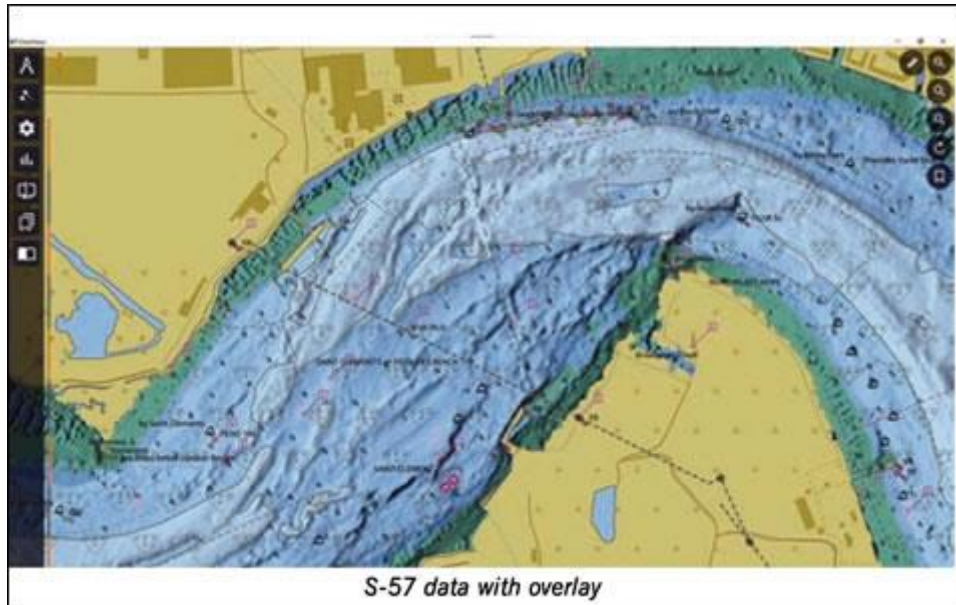
"You'll have a broad range of data layers all working together," says Paul Elgar, manager of OEM business relations with Navtor.

It will allow "more seamless real-time updates, greater detail, new formats, more functionality and usability, and a strong platform for autonomous shipping," he says.

All new ECDIS systems will be required to be compatible with this new standard by 2029, although they will still be able to use the S-57 standard after that point.



S-57 data



All of these layers are available regardless of location – at sea or on shore – enabling a new level of “joined-up” decision making.

The data could be used for route planning on shore, taking tides and depths into consideration, but then 'pushing' the route to the shipboard system. This means that the mariners would not need to see all the additional data, since it may be more information than they ideally want for actual navigation.

NAVTOR has been involved in IHO working groups and on S-100 based projects with the UK and French hydrographic offices.

NAVTOR is working with a number of ECDIS manufacturers, providing software tools and engineering consultancy, to ensure they are ready with systems in time for IMO acceptance of S-100 ECDIS in 2026.

NAVTOR is planning to introduce S-100 data into its own software solutions such as NavStation “as soon as it becomes available.” It is developing a compatible software kernel for ECDIS manufacturers to utilise.

DS

Inséré 10/08/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 10/09/23

A “complex mishmash” of regulation faces owners of end-of-life ships: Quadrant

While the news was generally welcomed that the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (HKC) would be implemented from June 2025, following its ratification by Bangladesh and Liberia, James Turner KC of Quadrant Chambers has warned that “in reality owners of end-of-life ships will continue to be confronted with a complex mishmash of contradictory international regulation”.

In particular, he wrote, it was far from certain that compliance with the HKC would satisfy the requirements of the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal (Basel), which was adopted in 1989 and has been in force since 1992.

The HKC regime adopts a cradle-to-grave approach, with every vessel required to have an inventory of hazardous materials and a system of notifications as the ship is readied for recycling, but without any country-based limitation on where the ship may be recycled.

Basel, on the other hand, has a completely different set of notification requirements. It applies from the moment that the decision to recycle is taken.

In many instances Basel prohibits the export of a ship to the countries most often associated with ship recycling (India, Pakistan and Bangladesh). Export there from OECD/EU countries is prohibited under the so-called "Ban Amendment", which has been in force since December 2019. Turner said that for another convention to supersede Basel (in whole or in part), it must require environmentally sound waste management at least equivalent to that mandated by Basel. In practice, the Basel COP must agree the adequacy of the new instrument. However, the HKC does not specifically address downstream waste disposal; it gives the vessel's flag a key role in its enforcement. Turner wrote that "these factors make it at least likely that the Basel COP will not agree that the HKC's environmental protection is adequate to supersede Basel".

In relation to EU- and UK-flagged tonnage, the HKC regime is effectively already in force in the guise of the Ship Recycling Regulation (and its UK equivalent). Under this regime, Basel is broadly (though not entirely) honoured by the requirement that EU/UK-flagged vessels can only be recycled at yards on the relevant list of approved recycling facilities.

However, Turner observed that this had its own problems in terms of insufficient capacity, and those problems were unlikely to change with the wider application of the HKC. "The potential for conflict between the HKC and Basel has long excited legal commentators in this sector. As the HKC finally comes into force in the coming years, we will finally see if (and how) that potential will be realised, and at what cost for both the industry and environmental protection", Turner concluded.

Inséré 11/08/23 DOSSIER Enlevé 11/09/23

Spotlight on Maritime Personnel Transfer Accidents



In a terrifying incident caught on video, two people fell overboard during a personnel transfer to the **USNS COMFORT**. This Navy hospital ship stopped off the coast of Haiti in December 2022 during its Continuing Promise mission. Although the two sailors reportedly sustained only minor injuries, the event has once again put a spotlight on one of the key hazards faced by seamen and offshore workers alike: maritime personnel transfers.

The risk presented by personnel transfers at sea is as old as the maritime industry itself. Embarking and disembarking can prove as hazardous as (or even more dangerous than) carrying out one's duties aboard an offshore rig, commercial fishing vessel, or other ship. The risk is present for workers transferred by helicopter to rigs miles from shore, for those transferred by smaller boat (as in the case of the USNS Comfort), or even for those who walk a gangway from a dock to board a smaller vessel.

The incident involving the **COMFORT** occurred while a small boat carrying 19 passengers (12 sailors and 7 civilian personnel) was being lifted by crane up to the deck of the Navy vessel. The deck of the Comfort sits about 80 feet above the water, and as the boat was about halfway up, it started to turn and then tipped haphazardly on its side. In the video, two people can be seen falling into the choppy sea below as onlookers scream in horror. Maritime personnel transfers may go wrong for different reasons. Numerous factors must be considered when undertaking a single transfer, including the type of vessel and deck layout, wind speeds, sea state, temperature, visibility, and vessel motion. No two transfers are alike, leaving no room for error. Standard procedure for boarding the Comfort, for example, was taking a water taxi and then a ladder to get on board, but heavy surf led to the decision to lift a small boat onto the vessel by crane instead.

While this incident is still under investigation, one can only wonder whether that method was safe in the first place, why the small boat was not kept steady during its ascent, whether the crane was operated appropriately, and whether it would have been better to wait for calmer waters to complete the transfer.

No matter the answers to these questions, one thing is true: The sailors who plummeted dozens of feet into the ocean did not deserve what happened.

Preventing Failed Personnel Transfers at Sea

There are four primary methods for completing maritime personnel transfers: ladders, personnel transfer baskets (Billy Pugh baskets), helicopters, and gangways. Each of these has specific applications, risks, and advantages. For example, ladders and personnel transfer baskets are typically used for vessel-to-vessel transfers at sea. Helicopters are preferred for platforms and vessels that are harder to access, and gangways may be better suited for personnel transfers from shore or other fixed surfaces.

All of these methods involve some risk of:
 Ø Drowning
 Ø Falling from a height
 Ø Pinching or crush injuries

Failed personnel transfers happen when equipment fails because it is overloaded, improperly operated, defective, poorly maintained, or not inspected before use.

In January 2017, four offshore workers were being transferred by crane in a Billy Pugh basket from a vessel to a production facility in the Gulf of Mexico when the boom began to swing in the wind. The basket swung uncontrollably and hit the vessel’s railing, injuring three of the four workers.

Upon investigation, the Bureau of Safety and Environmental Enforcement (BSEE), tasked with promoting offshore safety, discovered the crane’s hydraulic swing gear motor had failed. In its safety bulletin, the BSEE narrowed the cause of the crane’s failure down to improper installation and inspection of the improperly installed part. Because of these failures, the crane operator could not control the boom’s lateral movement. Inadequate training, preparation, planning, or communication are other reasons for maritime personnel transfer accidents. While external factors such as heavy weather or rough seas could contribute to the potential danger associated with a personnel transfer, these risks should be assessed, and transfers should be delayed until conditions improve.

Maritime personnel transfer accidents can be prevented by focusing more on:

- Equipment design and maintenance
- Deck layout and recommended transfer procedures
- Training on personnel transfers for passengers and operators
- Awareness of personnel transfer accidents
- Coordination between all companies/entities involved

Every maritime employer must mitigate risks that employees and contract workers face by maintaining seaworthy vessels, providing appropriate personal protective gear, and

implementing training on job duties and safety procedures. However, this can get complicated with maritime personnel transfers. The ship and helicopter or crane are typically owned by two different companies, and the passenger may be a third-party contractor—all bound by various reporting procedures and policies. These entities must work together to ensure a transfer is managed safely for everyone involved.

Claims for injuries sustained in personnel transfers at sea may be covered by the Jones Act, Death on the High Seas Act, or the Longshore and Harbor Workers' Compensation Act, depending on the location of the vessel, the type of crew member, and other factors. Since 2004, Arnold & Itkin has fought for seamen and offshore workers' rights in all types of maritime injury claims, securing unmatched results after some of the worst catastrophes in the maritime industry, including the Deepwater Horizon explosion and the loss of the El Faro. The firm has never wavered in its commitment to help the hardest workers and their families when they are injured and suffer losses because of the greed and wrongdoing of large corporations.

Source: gCaptain

Inséré 12/08/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 12/09/23

Shell still trading Russian gas despite pledge to stop

Shell is still trading Russian gas more than a year after pledging to withdraw from the Russian energy market. The company was involved in nearly an eighth of Russia's shipborne gas exports in 2022, according to analysis from campaign group Global Witness. Oleg Ustenko, an adviser to Ukrainian President Vladimir Zelensky, accused Shell of accepting "blood money". Shell said the trades were the result of "long-term contractual commitments" and do not violate laws or sanctions. As recently as 9 May, a vast tanker capable of carrying more than 160,000 cubic metres of gas compressed into liquid form – liquefied natural gas or LNG – pulled out of the port of Sabetta, on the Yamal peninsula in Russia's far north. That cargo was purchased by Shell before heading onwards to its ultimate destination, Hong Kong. It is one of eight LNG cargoes that Shell has bought from Yamal this year, according to data from the Kpler database analysed by Global Witness. Last year Shell accounted for 12% of Russia's seaborne LNG trade, Global Witness calculates, and was among the top five traders of Russian-originated LNG that year. In March 2022, in the weeks following the invasion of Ukraine, Shell apologised for buying a cargo of Russian oil, and said it intended to withdraw from Russian oil and gas. It said that it would stop buying Russian oil, sell its service stations and other businesses in Russia, which it has done. It has also ended its joint ventures with the state energy giant Gazprom. And it said it would start a "phased withdrawal from Russian petroleum products, pipeline gas and LNG". But it warned that it would be a "complex challenge". Since then, it has kept taking cargoes of LNG from two Russian ports, the one at Yamal and one at Sakhalin in the far east.

Shell used to be a minority investor in the Sakhalin gas project, but abandoned that claim in September last year after the Russian government transferred its shares to a local business – and since then has taken no gas from Sakhalin. But it still honours the contract with the Russian LNG company Novatek, which obliges it to buy 900,000 tonnes a year from Yamal until the 2030s, according to the Reuters news agency. Novatek is Russia's second biggest gas company, and the taxes it pays are a significant contributor to the Russian government's budget.

Oleg Ustenko, an adviser to the Ukrainian president, said: "It is quite simple: by continuing to trade in Russian gas Shell is putting money into Putin's pockets and helping to fund Russia's brutal aggression against the people of Ukraine. "The vast sums that Shell and the whole oil industry have made in Russia should be used to help fund the reconstruction of Ukraine, rather than lining the pockets of their shareholders." A spokesman for Shell said: "Shell has stopped buying Russian LNG on the spot market, but still has some long-term contractual commitments. This is in full compliance with sanctions, applicable laws and regulations of the countries in which we operate. "There is a dilemma between putting pressure on the Russian government over its atrocities in Ukraine and ensuring stable, secure energy supplies. It is for governments to decide on the incredibly difficult trade-offs that must be made." Shell is the world's largest trader of LNG, which is not subject to European sanctions, making billions of dollars in profits trading oil and gas last year.

Russia massively reduced its deliveries of gas by pipeline last year, but it has increased the amount of gas it supplies by ship, including to Europe.

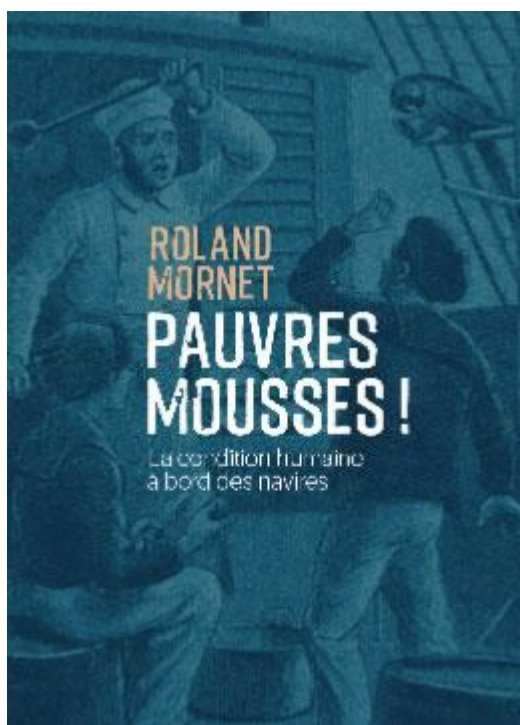
The UK has not imported any Russian gas for over a year, while EU politicians are trying to reduce the amount of Russian LNG the bloc imports. In March, the EU's Energy Commissioner Kadri Simson called on countries and firms to stop buying Russian gas, and not to sign new contracts.

"It's long overdue that the trading of Russian LNG is looked at with the same disgust as Russian oil trading. Targeting Putin's energy income cannot be about symbolic measures but must concretely put a stop to the huge fossil fuel sums that cement his power," said Jonathan Noronha-Gant, senior campaigner at Global Witness. The France-based energy company TotalEnergies is a minority shareholder in the Yamal project, and was also a major trader in Russian LNG, the Global Witness analysis reported. The BBC has approached TotalEnergies for comment.

Source: BBC

Inséré 12/08/23 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 12/09/23

Pauvres mousses



L'auteur, officier de marine à la retraite, a commencé sa carrière comme mousse. Fort de son expérience, il témoigne de ce que fut la vie rude des mousses à partir d'archives pendant 3 siècles, du début du XVIIIe siècle à nos jours.

Mornet Roland, La Crèche, La Geste, 2022, 325 p.

Inséré 13/08/23 DOSSIER Enlevé 13/09/23

Europe looks to beef up border security as illegal migration surges

By : Melissa Rossi-Contributor

Refugees and irregular migrants are pouring into Europe by land, air and sea at the highest levels since 2016, when the war in Syria triggered a refugee crisis. The latest surge in illegal migration has prompted interior ministers across Europe to vow to finally hammer out a unified policy on migration, which has long been Europe's Achilles' heel.



Royal National Lifeboat Institution staff help migrants disembark in Dungeness, England, on June 15, 2022, after they were picked up at sea while attempting to cross the English Channel.

Nearly 18,000 migrants have arrived in Italy by sea alone since Jan. 1 — a figure three times higher than the same period last year, according to the Italian Interior Ministry — and the number of water crossings toward the U.K. in January and February exceeded 5,600, up 82% from last year, according to Frontex, the border and coast guard agency of the European Union.

Frontex data shows that some 330,000 illegal crossings into Europe were detected in 2022, over land routes from the Balkans and via the Mediterranean and the English Channel. That number is 64% higher than in 2021. The rise in migrants traveling to Europe by boat has been accompanied by dramatic reports of deaths at sea. Less than three weeks ago, 79 migrants reportedly drowned when a boat broke apart off the coast of Italy.

"Last year, [European] countries faced unprecedented challenges at their external borders," a spokesperson for Frontex told Yahoo News. "The steadily increasing number of irregular crossings demonstrates the need for strong and effective European Border and Coast Guard."

With 4 million Ukrainians already receiving legal refuge in Europe, a million additional requests for asylum from Syrians, Afghans, Turks and other foreign nationals were lodged

in 2022, according to the EU Agency for Asylum. While only 40% or less of asylum requests are typically approved, European countries are finding it difficult to remove those whose applications are denied, often because their home countries won't cooperate with the EU to return them.

According to the EU's European Commission: "Every year, over 300,000 foreign nationals are ordered to leave the EU because they have entered [illegally] or they are staying irregularly. However, only around 21% of them return back to their home country or to the country from which they traveled to the EU."

Migration has long been a contentious issue in Europe, particularly when it comes to accepting asylum seekers, a task that now falls largely on Italy, Spain, Malta and Greece, which are typically the countries of entry. Even though European countries are obliged to consider applications for asylum and refugee status under such agreements as the 1951 Convention Relating to the Status of Refugees, governments have largely been focused on increasing border controls and repatriation while working with third-party countries, such as Libya and Morocco, to prevent asylum seekers from reaching European borders. "You can only claim asylum if you arrive in Europe," Luigi Scazzieri, senior research fellow on migration and security issues at the Center for European Reform, told Yahoo News. "If the thrust of Europe's immigration policy becomes to keep people from arriving in the first place, then that right is being eroded."

The situation is inciting panic from some in the U.K., where over 45,000 migrants crossed the English Channel illegally from France in small boats in 2022 — up from just 299 in 2018. U.K. Home Secretary Suella Braverman calls this trend "an invasion," eliciting promises from the government of Prime Minister Rishi Sunak to "Stop the Boats." The British Parliament is now considering the Illegal Migration Bill, introduced by Braverman earlier this month, which would allow for irregular arrivals to be detained and repatriated, possibly to a third country, such as Rwanda. In a recent Daily Mail op-ed, Braverman wrote correctly that "there are 100 million people displaced around the world," but went on to warn Britons that there are "likely billions more eager to come here if possible" — a wildly exaggerated prediction that drew backlash. Even fellow conservative Gavin Barwell tweeted, "The Home Secretary should be utterly ashamed of herself for resorting to the language of extremists."

The U.N. refugee agency, UNHCR, has said it is "profoundly concerned" about Braverman's proposal, which blocks attempts to seek asylum. Others, including European Home Affairs Commissioner Ylva Johansson, have questioned the bill's legality. The fierce debate even spilled into sports last week, when soccer pundit Gary Lineker, a household name in Britain, tweeted that the bill is "immeasurably cruel" — prompting the BBC to suspend him from his popular show, "Match of the Day." In response, supporters flooded Twitter with the hashtags #I'mWithGary and #BoycottBBC. Meanwhile, the 27-country European Union faces a quagmire as it attempts to take unified action in cobbling together a new policy.

"Migration could be the crisis of Europe," Blanca Garcés-Masclareñas, senior researcher on migration at the Barcelona Center for International Affairs, told Yahoo News. "Not because of the migrants, but because of our response to it, which puts into question Europe's most basic principles."

Garcés-Masclareñas pointed to Europe's increasing construction of border fences, the illegal "pushbacks" of boats trying to reach EU lands by Greek coast guards and others, and the lack of transparency along the Polish-Belarusian border, where migrant deaths have been reported. She said she's also concerned about the EU's funding of violence-prone governments such as that of Libya, where the coast guard has received training and hundreds of millions of dollars in funding to keep migrants from crossing toward Europe.

"There's a lot of disagreement internally in the EU," Andrew Geddes, director of the Migration Policy Center at the European University Institute in Italy, told Yahoo News. "So they're putting a big focus on trying to get neighboring countries to become stronger in their controls. «Geddes cited the expanding agreements between European countries and governments across North Africa, as well as Turkey, which include supplying coast guards

with patrol boats and buses to transport captured migrants to detention centers. "The EU is not really bothered if it's a nasty regime, but they'll pay these governments a lot of money to try to get them to stop people coming in," he said.

Libya in particular is accused of vast human rights abuses against detained migrants. And last summer, Moroccan border guards beat hundreds of migrants trying to climb a fence to the Spanish territory of Melilla, with dozens dying. Spain absolved the border agents involved and, in January, boasted that its cooperation with Morocco led to a 26% decrease in migrants arriving in Spain from Africa in 2022. That agreement includes millions of dollars in Spanish and EU funding for migration controls in Morocco, as well as increased Spanish investment in the country and support for Morocco in its long-standing political dispute with Algeria over the Western Sahara. Another pillar of the EU response is to work more closely with countries of origin to convince them to accept migrants who have been deported, but that has proved challenging.

"The EU is obsessed with the return of failed asylum applicants, but the rates of return are very low," said Geddes. "Many countries are reluctant to take them back."

Scazzieri agrees.

"Countries in Africa normally have very, very low rates of cooperation," he told Yahoo News. "It can be politically toxic for them to do so — especially since migrants tend to send back money to their families." But Scazzieri said that convincing countries to accept those denied asylum is crucial to avoiding an "inhumane border policy." If the EU had a more efficient system of returning asylum seekers to their home countries once their applications are denied, he said, "we wouldn't have the incentive to keep people out in the first place." There's also been a recent debate over the role played by NGO rescue ships in the Mediterranean, which some officials say are only helping the smugglers bringing over migrants, effectively providing shuttle services for sinking boats. Italy, for example, has become notorious for refusing to allow some of them to dock. But Geddes argues that the focus on smuggling gangs by some EU governments is misplaced, noting that research shows the real causes of irregular migration are "conflicts, lack of economic opportunity, population explosions and the effects of climate change. "The smugglers are the symptom of the problem, not the cause," said Geddes. Even with NGO rescue ships saving many from capsized boats, he noted that in the past eight years, over 20,000 migrants have drowned or gone missing in the Mediterranean. "The biggest migration issue now in Europe is the number of people who are dying at sea," he said. Geddes believes that much of what is shaping European border policy is based on misperceptions. He said that "one of the biggest myths in the EU is that opinions are turning against migration," an idea whipped up by hard-right parties including France's National Rally and Spain's Vox party as well as Italian Prime Minister Giorgia Meloni's Brothers of Italy. Geddes's research, however, disputes that. «Over the last 20 years, European attitudes to migration have actually become more favorable," he said.

Source : YahooNews

Inséré 14/08/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 14/09/23

Damen books contract for advanced ASW frigate quartet



The Dutch Ministry of Defense, Damen and Thales have signed a contract for the design, construction, and delivery of four Anti-Submarine Warfare (ASW) frigates; two for the Netherlands and two for Belgium. The agreement was signed on HNLMS Karel Doorman, one of the current Karel Doorman Class multipurpose frigates that the ASW frigates will replace.

The new frigates can be deployed for multiple tasks; however, the emphasis will be on anti-submarine warfare. The ships will have hybrid diesel-electric propulsion and will be designed to sail as quietly as possible to lower the risk of detection by submarines. On board will be a comprehensive suite of sensors to detect submarines.

"This is a wonderful project and a special new chapter for our Damen Naval division," said Damen Shipyards Group CEO Arnout Damen. "We are proud to be building these beautiful frigates and look forward to working with the many, mostly Dutch, partners and suppliers on this project. With these launching customer projects, we retain vital knowledge in our own country and thus maintain our place in the world's top tier of complex naval construction. More importantly, the crews of the Dutch and Belgian navies get state-of-the-art frigates to carry out their crucial tasks."

The project is a joint operation with the Dutch Ministry of Defense, with some of the work to be carried out by the ministry itself. "We have almost 150 years of knowledge, skill, and technology to coordinate and execute the design and construction of complex naval vessels," said Arnout Damen. "This is done not only in the Netherlands, but also at our yard in Romania, where the hulls will be partly constructed."

The hulls will go to **Damen Naval** in Vlissingen, Netherlands for completion, the installation and integration of weapon systems and, ultimately, commissioning for deployment to the Belgian and Dutch navies.

The frigates will measure 145 meters in length, with an 18-meter beam. They will have a draft of 5.5 meters at a displacement of 6,400 tonnes. On board, there will be room for a 117-strong crew and capacity for additional personnel to sail with them. Among other things, the ASW frigates will be equipped with an Under Water Warfare Suite (UWWS), an Above Water Warfare System (AWWS) and underwater decoys.

They will be armed with a 76 mm gun, MK54 torpedoes, rolling airframe missiles (RAM) and the Kongsberg Naval Strike Missile (NSM). The frigates can also accommodate other

weapons, such as more powerful missiles and High Energy Lasers. There are also unmanned craft and aircraft on board for use on and under water as well as in the air.

THALES

Thales will deliver the AWWWS fire control cluster. This continuously generates the best solution for each approaching threat in every environment. The cutting-edge warfare suite helps the ship's crew to counter and neutralize high-velocity and complex saturation attacks by continuously analyzing and optimizing the tactical environment and deployment of resources. This integrated radar and fire control system combines the information from several sensors, including radars.

This is the second contract for Thales' AWWWS fire control cluster after the **German F126 class frigates** contracted in 2020. Deployment of this common fire control cluster in three West European navies will facilitate international cooperation in operations and in logistics. The new sensor suite uses Thales' latest technology based on the APAR Block 2 X-band and the SM400 Block 2 S-band radars integrated in a one-radar system that is able to reconfigure its tasks dynamically.

In addition to AWWWS, Thales will supply the Mirador Mk2 electro-optical fire control sensor, the Gatekeeper Mk2 electro-optic observation sensor, the Scout Mk3 low detectability naval surveillance radar as well as an extensive logistic support package.

Thales says that the frigates need to be able to independently defend themselves and other units with a state-of-the-art fire control system as above water threats are exponentially increasing in complexity, coordination and speed. Thales says that its systems are cyber-protected by design and will protect the Dutch and Belgium frigates from sophisticated threats such as hypervelocity missiles and swarm attacks.

SOLUTIONS



FIRST

DUTCH

SUPPLIER

The first Dutch supplier contracted for the ASW frigates by Damen Naval is **RH Marine**. It will supply the Integrated Mission Management System (IMMS), the Integrated Navigation Bridge System (INBS) and the Integrated Platform Management System (IPMS) for each frigate.

“One of our objectives is that we want to share the enormous knowledge accumulation we gain from this kind of high-quality, launching customer project with as many Dutch suppliers as possible. This way, the Netherlands maintains its place in the world’s top tier of complex naval construction and strengthens our position within existing and new European partnerships,” said Damen Naval’s managing director, Roland Briene. “This contract with RH Marine is an excellent example of that. We have been working closely together for many years and once again I am looking forward to a great project with a wonderful end result.”

The systems supplied by RH Marine are based on the latest cybersecurity, network, and data center technology, on which RH Marine’s next-generation platform automation, bridge and mission management applications will run. The systems will allow the ship to operate with a smaller crew, with a much higher and smarter degree of automation supporting them.

RH Marine’s IPMS system uses Industrial Internet Of Things (IIoT) connectivity, which gives the platform flexibility in connection and configurability. This connectivity also provides the ability to store huge amounts of data from connected systems and sensors. Analysis of these data can be used to improve operational processes and support predictive maintenance.

Le Tanganyika et la première guerre mondiale (1914-1918)(II)

La version allemande de ces hostilités est légèrement différente. Le général von Lettow-Vorbeck résume les combats en ces termes « *Le détachement de Bismarckbourg, fort d'une compagnie et demie, repoussa avec l'aide des petits vapeurs armés Hedwig von Wissmann et Kingani, le 20 novembre, dans la baie à l'ouest de Bismarckbourg, une compagnie belge, captura 4 mitrailleuses de 11 mm et 150 kilomètres de fil télégraphique qui furent utilisés à prolonger la ligne Kilossa-Iringa jusqu'à Neu-Langenbourg, dont l'intérêt militaire était des plus importants.*

Au début d'octobre, on fit de vaines tentatives pour terminer la destruction du vapeur belge Delcommune, qui se trouvait près de Baraka, sur la rive congolaise. Depuis le nouveau bombardement du 23 octobre, le capitaine Zimmer considérait le bateau comme perdu. L'équipage du Hedwig von Wissmann surprit le 27 février 1915 un poste belge à Temboué et captura sa mitrailleuse. Un officier belge et 10 askaris furent tués et on fit prisonniers un officier belge gravement blessé et un Anglais. Nous perdîmes un askari, un Européen reçut une blessure mortelle et un askari fut gravement blessé.

En mars 1915, dans la presqu'île Oubouari, les Belges arrêtaient et pendirent une quantité d'indigènes qui avaient des sympathies allemandes. Des messages radiotélégraphiques captés nous firent savoir que les Belges avaient construit en juin sur le Tanganyika plusieurs baleinières, et travaillaient à un nouveau vapeur, le Baron Dhanis. De notre côté, le 9 juin 1915, le vapeur Goetzen fut terminé et mis à la disposition de l'armée. Il nous rendit de grands services pour le transport des troupes sur le lac. À Bismarckbourg, le corps de police était entré dans les troupes d'occupation sous l'énergique direction du lieutenant de réserve Haun, ancien administrateur du district. Il y eut quelques escarmouches sur territoire ennemi, mais là aussi on put arriver à contenir l'adversaire » (Von Lettow-Vorbeck 1933 : 89-90).



Le canon qui défendit Albertville au cours de la guerre 1914-1918.

(HP.1955.96.154, collection MRAC Tervuren ; photo Carlo Lamote [Inforcongo], © MRAC Tervuren.)

À signaler, bien entendu, que les Allemands firent tout pour jeter le discrédit sur les prestations militaires belges. À leur tour, les Belges accusèrent les Allemands d'atrocités contre les populations locales. Lors d'une exposition de photographies coloniales intitulée Le Congo belge pendant la Guerre organisée en 1918 ou 1919 par la section photographique du ministère des Colonies de Belgique, des « atrocités allemandes photographiées par eux-mêmes » furent montrées au public. Il s'agit de deux reproductions de photographies, trouvées sur un Allemand, représentant des « Indigènes pendus pour avoir refusé de prendre les armes contre les Belges ».

2. LA MAÎTRISE DU LAC KIVU ET DU LAC TANGANYIKA

Les Allemands étaient maîtres du lac Kivu et du lac Tanganyika, mais ils n'occupèrent jamais le moindre pouce de terrain du côté congolais. L'île d'Idjwi était le seul point du

territoire occupé par l'ennemi. Pour mémoire, une convention du 4 juin 1911, signée par la Belgique et l'Allemagne, avait laissé aux Allemands les îles de Kikaya, Gombo, Kumenie et Wau Wau, et aux Belges les îles Iwinza, Nyamarongo, Kitanga et Idjwi.

Mgr Victor Roelens, vicaire apostolique du Haut-Congo, écrit dans ses souvenirs que le premier acte d'hostilité sur le Kivu avait été la capture d'une baleinière belge où deux Blancs avaient été faits prisonniers et une vingtaine de Noirs s'étaient noyés. Dès le début, les Allemands avaient la maîtrise du lac Kivu, grâce à une barque à moteur, propriété des missionnaires protestants allemands établis encore sur l'île d'Idjwi. Mgr Roelens se demande d'ailleurs pourquoi les Belges n'avaient pas réquisitionné cette embarcation dès la déclaration de la guerre (Roelens 1948 : 138-139).

Le second fait de guerre fut la prise de l'île d'Idjwi même. Il fait à ce propos le récit suivant :

« Elle (l'île Idjwi) était gardée par 2 Blancs et 50 soldats. Comme on manquait de troupes pour la défendre, on avait résolu de l'abandonner. Ordre fut donné de l'évacuer, et la seule baleinière qui restait aux Belges fut envoyée pour amener les troupes. L'ordre vint trop tard. Grâce à la connivence des missionnaires allemands, qui y étaient restés (c'est du moins ce qu'on a assuré), les Allemands, débarqués dans l'île, attirèrent les Belges hors de leur fort en simulant une attaque par eau, les prirent à revers, et les forcèrent à se rendre. La baleinière allait grossir la flottille allemande [...] Avant l'arrivée des troupes du nord, les Batutsi, indigènes du Ruanda allemand, armés par ces derniers, avaient fait une razzia de bétail en territoire belge, au nord du Kivu [...] » (Roelens 1948 : 139).

Mgr Roelens, qui ne put rentrer à Baudouinville qu'à Noël 1916, après la perte de la maîtrise du lac Tanganyika par les Allemands, raconte également comment la région du lac Kivu et, très probablement, celle du lac Tanganyika, furent confrontées à un autre fléau sinistre. Les soldats noirs descendant du côté du lac Albert y apportèrent, en effet, un insecte que les gens nommaient kimpoutou (kimputu), et qui s'appelait papazi en swahili. Il s'agit d'une espèce de tique gris-brunâtre pouvant atteindre deux centimètres de longueur sur un centimètre d'épaisseur. Pendant la journée elle se cache dans les trous du sol et des murs, d'où elle sort pendant la nuit pour grimper sur le lit et sucer le sang du dormeur. Elle est porteuse d'un certain microbe qui est l'agent et la cause d'une fièvre spéciale, dite récurrente. Ses accès, qui durent deux ou trois jours et plus, reviennent après quelques jours d'intervalle, six fois, dix fois et plus, quand le malade n'en meurt pas. Cette fièvre produit souvent une ophtalmie susceptible de causer la cécité et qui, presque toujours, laisse la vue très affaiblie (Roelens 1948 : 133).

La campagne de l'Est africain allait s'ouvrir. Le commissaire général Henri était chargé de la conduite des opérations militaires défensives de la Province-Orientale ; le major Frederik Olsen assumait la défense du Katanga. En février 1915, des instructions furent communiquées, et l'unité du commandement réalisée. L'effectif du corps expéditionnaire était de 10 000 hommes, plus une réserve de 2000 hommes. Les vieilles mitrailleuses furent remplacées et quatre batteries de 70 mm acquises. Ces dernières étaient composées d'obusiers de montagne construits pour le Mexique et récupérées à Saint-Chamond. Cet excellent matériel joua un rôle important dans le succès rapide des Belges. Les soldats avaient une confiance quasi superstitieuse dans ces pièces (complétées par trois batteries de mortiers belges Van Deuren conçues pour battre les positions fortifiées). En 1915, le groupe du Tanganyika commandé par le major Stinglhamber monta trois embarcations sur le lac. De son côté, le gouvernement britannique allait envoyer deux canots automobiles. Un détachement de marins anglais, sous la direction du capitaine Spicer Simon aida le Congo belge avec deux petits cruisers automobiles. Ils arrivèrent à Albertville le 28 octobre.

Après l'arrivée de l'aviation sur place, le montage du Baron Dhanis et d'un remorqueur commença. Le 26 décembre 1915, le remorqueur allemand Kingani était en vue d'Albertville. Aussitôt, les deux cruisers anglais et la canonnière attaquèrent. Après quelques minutes, le capitaine allemand amena son pavillon. Première victoire. Le remorqueur, remis en état et armé, naviguait sous pavillon belge.

La décision de renoncer à une défensive aussi énervante qu'onéreuse, prise en février 1915, ne put entrer en vigueur qu'en avril 1916. Moolaert (1875- 1958), à la tête de la marine du Haut-Congo, fut désigné, le 28 février, commandant du groupe II sur le Tanganyika avec grade de lieutenant-colonel. Dès son arrivée sur place, il créa, à proximité de l'embouchure de la Lukuga, une cale de lancement et un embryon de port capable d'abriter la modeste flottille belge. C'était le noyau de la future Albertville.

Le vapeur belge A. Delcommune, antérieurement coulé par les Allemands, fut remis à flot et une chaloupe canonnière fut montée. Le bateau glisseur Netta arriva sur le Tanganyika. Le 9 février 1916, le vapeur H. Von Wissmann fut attaqué et coulé par les Belges et le détachement des marins anglais en vue de Mtoa.

Les Allemands perdirent aussi le Graf von Goetzen amarré dans le port de Kigoma. La manière dont ce navire fut mis hors de combat était peu banale ! C'est l'aviation belge, amenée tout exprès d'Europe, qui fut l'artisan de cette victoire. L'histoire de ce fait d'armes est connue. Le ministre des Colonies Jules Renkin avait accepté la proposition du colonel Tombeur de fournir à la Force publique des hydravions pour récupérer la maîtrise des lacs Kivu et Tanganyika. Jules Renkin avait demandé conseil au capitaine-commandant Charles Beughem de Houthem (1885-1916). Grâce à ses relations privilégiées avec les Anglais, cet ancien colonial et pilote d'hydravion expérimenté avait reçu un hydravion Farman du Royal Naval Air Service pour patrouiller régulièrement au-dessus de la côte belge. Il assura au ministre qu'il était possible d'employer l'avion en Afrique centrale. Réponse qui lui valut, le 21 novembre 1915, la mission d'organiser et de diriger l'expédition d'hydravions au Katanga.

Beughem de Houthem forma son escadrille avec trois pilotes : le lieutenant Orta, les sous-lieutenants Aimé Behaeghe (1890-1916) et Castiaux ; deux observateurs : les sous-lieutenants Russchaert et Collignon ; trois sous-officiers mécaniciens et deux sous-officiers menuisiers. La nouvelle escadrille belge obtint de la Royal Navy quatre hydravions Short 827. Cet appareil pouvait emporter 1000 kg de charge et était armé d'une mitrailleuse Lewis calibre 303 avec cinq chargeurs-tambours de 97 coups.

En décembre 1915, les quatre hydravions furent démontés et mis en caisses. Deux moteurs de réserve, de la toile d'avion et des pièces de rechange faisaient partie de la cargaison. Tout ce matériel fut transporté à Falmouth et embarqué à bord du paquebot Anversville de 7694 tonnes, à bord duquel les membres de l'escadrille devaient aussi prendre place. Le chargement du navire comprenait également une TSF, des touques d'essence et des munitions pour la Force publique. Le navire prit la mer à Falmouth, le 7 janvier 1916. Mais alors qu'il traversait le golfe de Gascogne, un incendie, qui faillit réduire l'expédition à néant, se déclara sur le pont. Par chance, les caisses d'hydravions et le chargement de munitions arrimés ne furent pas atteints par les flammes.

Le voyage se poursuivit sans autre incident et, le 4 février, l'Anversville faisait escale à Boma, alors capitale du Congo belge. Deux jours plus tard, il atteignait Matadi où les caisses furent déchargées et reconditionnées pour pouvoir être transportées par voie ferrée sur les 400 km de voies étroites menant à Léopoldville. Dès qu'elles furent débarquées de la gare de Léopoldville, les caisses furent chargées sur un bateau pour remonter le fleuve Congo vers Stanleyville (Kisangani). À partir de Stanleyville, le parcours de cinq tronçons alternant chemin de fer et voie fluviale nécessita encore trois mois pour amener les caisses à Albertville, le long du lac Tanganyika.

Une base navale fut alors spécialement construite sur les bords d'un petit lac (Tongwe), à Mtoa, à quelques kilomètres d'Albertville. Elle comprenait les logements et le réfectoire destinés au personnel navigant et non navigant, le bureau de l'escadrille, un atelier mécanique et une menuiserie, quatre hangars pour les hydravions, des dépôts pour les bombes et les munitions, des réservoirs pour le carburant d'aviation et un plan incliné constitué de madriers et de planches pour la mise à l'eau des appareils.

Le 14 mai, le premier hydravion remonté prit son envol, et le 30 mai, l'escadrille comptait deux hydravions remontés. L'offensive aérienne devait démarrer à l'aube du 2 juin, mais l'hydravion « 3094 » du sous-lieutenant Orta heurta un tronc d'arbre au décollage et se

brisa. L'appareil fut renfloué pour réparation. Il était impossible de lancer des missions avant le 11 juin au soir. Ce jour-là, le pilote Behaeghe demanda la permission d'effectuer une mission de bombardement et partit vers 17 h 15 avec l'observateur Collignon dans l'appareil « 3093 ». Une panne obligea le pilote à amerrir et à lancer ses fusées de détresse, repérées par l'équipage du bateau le Vengeur, qui le remorqua jusqu'à la base, le lendemain matin. Lorsque les mécaniciens examinèrent le moteur pour identifier la cause de la panne, ils s'aperçurent que deux bouchons purgeurs avaient cédé.

L'appareil fut remis en état et une nouvelle mission lancée le 12 juin, vers 18 h, avec le même équipage, qui put survoler à basse altitude le port de Kigoma.

L'observateur Collignon réussit à lâcher deux projectiles de 65 livres sur le navire allemand Graf von Götzen et un des engins explosa sur le gaillard arrière. L'hydravion connut, sur le chemin du retour, une nouvelle panne provenant des bouchons purgeurs et dut, de nouveau, être remorqué par Le Vengeur. C'est grâce à la mise hors combat du Graf von Götzen que la maîtrise du lac Tanganyika fut assurée aux troupes coloniales belges. Tandis que l'on procédait au montage de deux nouveaux bateaux, L'Ibis et Le Baron Dhanis, la garde du lac fut désormais confiée à quelques postes de surveillance, toutes les forces du Tanganyika étant concentrées à Albertville en vue des prochaines opérations. La flottille fut employée au transport des troupes qui occupèrent Karema le 7 août (Jobé s.d. : 136).

Quinze jours après la mise hors service du bateau allemand, le problème des bouchons-purgeurs fut résolu par les mécaniciens des ateliers CFL de Kindu, qui en fabriquèrent de plus solides. L'atelier fabriqua aussi des radiateurs supplémentaires à placer sur les hydravions pour remédier à la chaleur trop importante, cause de toutes les pannes. Le 25 juin 1916, le troisième appareil du pilote Castiaux et de l'observateur Russchaert immatriculé « 3095 » fut remonté et intégré dans l'escadrille, et les trois équipages se mirent à voler en formation au-dessus du lac. Ils effectuèrent de nombreuses missions de reconnaissance, aidant ainsi les troupes au sol qui s'approchaient de Kigoma.

Le 19 juillet, suite aux bombardements, par l'aviation, du lac Tanganyika, Kigoma fut évacué par le commandant allemand von Zimmer. Ce n'est pourtant que le 23 juillet que l'escadrille constata, avec surprise, que l'ennemi avait complètement abandonné le port de Kigoma en sabordant sa flottille. Kigoma fut alors occupée, le 27 ou le 29 juillet, sans combats, par les troupes du lieutenant-colonel Désiré Thomas (1870-1936), chef du 2e régiment de la brigade Sud, arrivé au Congo le 10 mai 1916.

Le 10 août suivant, une grande partie du lac était aux mains des Belges et l'escadrille au complet s'envola de la base de Mtoa pour rallier la ville conquise, où ses membres furent reçus par le colonel Olsen, chef de la brigade Sud. Frederik Olsen félicita les équipages pour leur action décisive et leur confia qu'à chacune de leurs attaques aériennes, ses troupes avaient senti fondre la résistance ennemie.

Faute d'autres objectifs à attaquer, la présence des hydravions devint inutile et les appareils furent de nouveau démontés et mis en caisses. Épuisé par ses nombreuses missions, Aimé Behaeghe fut évacué vers l'hôpital de Niemba, où il décéda, le 3 septembre 1916. Ses camarades regagnèrent la France et reprirent du service à Calais où l'aéronautique belge les mit en action avec leur Short contre les Uboot.

3. LA CONQUÊTE DE TABORA

Pendant que la situation sur les lacs tournait à l'avantage belge, l'armée de terre s'apprêtait à envahir l'Est africain allemand (la Tanzanie actuelle). Les troupes congolaises comportaient 719 officiers et sous-officiers belges et 11 698 gradés et soldats congolais. Les soins de santé étaient assurés par le docteur Giovanni-Battista Trolli (1876-1942) de l'hôpital de Pweto, le docteur Mouchet de la Géomines (hôpital volant au km 261) et le docteur Valcke, en première ligne. Le docteur Laurent Flament (1877-1930) fut mobilisé et chargé, par l'autorité militaire, d'organiser au Tanganyika les soins aux malades dans les hôpitaux de la région d'Albertville. Il regagna l'Europe, fin de terme, le 5 juillet 1915.

Les troupes furent divisées en deux brigades sous les ordres du général Tombeur. La brigade du nord, sous les ordres du colonel Molitor, pénétra au Rwanda, occupa Kigali puis

Nyanza, où se trouvait la résidence du roi des Watutsi, avant de se mettre en route vers Tabora. La brigade Sud (cette brigade comprenait une compagnie cycliste !), sous le commandement du colonel Olsen, occupa Usumbura, le 17 juin, puis longea le lac Tanganyika pour occuper Kigoma, le 28 juillet, où la flottille ennemie immobilisée par les pilotes d'hydravion belges s'était sabordée. De Kigoma, la brigade Sud suivit la ligne de chemin de fer qui se dirigeait en ligne droite vers Tabora. Les troupes ennemies étaient sous les ordres du général Von Lettow. Surpris par l'avancée des colonnes, les Allemands abandonnèrent l'île d'Idjwi pour ne pas se retrouver à l'arrière de leurs lignes. La brigade de Kigali rejoignit le lac Victoria puis, dans sa marche vers l'est, fut attaquée par l'ennemi à Kato, le 3 juillet, dans un violent combat : l'état-major du 4^e régiment encadré d'une soixantaine d'hommes fut surpris dans son campement par l'ennemi, au nombre de 400 hommes. Les hommes gagnèrent les petites tranchées qu'ils avaient creusées et résistèrent en attendant du renfort du régiment. Ce furent les mitrailleurs du régiment qui apportèrent la délivrance. L'ennemi abandonna et se retira, laissant beaucoup de victimes dans les rangs de la Force publique. Le sous-lieutenant Charles Beughem de Houthem fut tué d'une balle dans la joue, le sous-officier Armand Domken d'une balle au front. Les sous-officiers Augustin De Zitter (1881-1916) et Maurice Bauwerlinck (1896-1916) succombèrent aussi. Dans sa défaite, l'ennemi abandonna un important butin en ravitaillement, tentes et armes. Quant au commandant des troupes ennemies, le major Godovius, il se retrouva pendant le combat face au major belge Jean Rouling (1869-1939). Il s'ensuivit un véritable duel au revolver, au cours duquel chacun vida son chargeur sur son ennemi (Weber 1930).

Les deux officiers en sortirent vivants, mais blessés. Le major Rouling, atteint de cinq balles qui lui avaient transpercé l'oeil gauche et les mains, passa, malgré son état, la revue de son régiment victorieux avant d'être évacué vers l'hôpital de campagne. Le major Godovius, quant à lui, parvint à s'échapper, mais se constitua prisonnier le lendemain de la bataille, en agitant sa chemise blanche suspendue en haut d'un bâton.

La brigade Nord attaqua l'ennemi, le 2 septembre, à Korogwe, poursuivit sa marche vers Tabora, combattit les 13 et 14 septembre à Itaga. La brigade Sud, quant à elle, enleva, le 30 août, la gare d'Usoke, qu'elle eut à défendre, du 2 au 6 septembre, contre une tentative de reprise par l'ennemi. Malgré les combats, la Force publique atteignit les portes de Tabora en moins de six semaines ! Le résultat était inespéré ! La liaison entre les deux brigades s'établit le 16 septembre, et le 19, la Force publique fit son entrée dans Tabora. Elle délivra 189 prisonniers européens et poursuivit l'ennemi jusqu'à Silonke. La victoire des Belges eut un effet prodigieux sur le moral des troupes en Belgique ! La démobilisation des troupes pouvait commencer ! Les Allemands avaient fui au sud de leur colonie où s'étaient repliés 6000 hommes. Cette petite armée ne s'avoua cependant pas vaincue et, quelques mois après, il fallut mettre sur pied une nouvelle campagne militaire pour la rendre définitivement inoffensive.

LA FIN DES HOSTILITÉS

La campagne congolaise en Afrique orientale allemande n'était pas pour autant close. Une nouvelle campagne fut décidée pour dissiper les menaces contre Tabora. Les troupes congolaises durent, non seulement refouler la colonne de l'officier allemand Wintgens, mais aussi coopérer aux offensives contre le gros des forces allemandes réfugié dans le sud du territoire. C'est ainsi qu'elles entrèrent victorieusement dans la ville de Mahenge, le 9 octobre 1917. Entre-temps, des bataillons congolais débarqués à Kilwa, port de l'océan Indien, poussaient vers le sud et forçaient les troupes africaines des Allemands à se réfugier au Mozambique (Michiels & Laude s.d. : 355-356).

Les soldats congolais durent poursuivre les forces allemandes commandées par von Lettow, qui avaient de nouveau franchi la Ruvuma et se portaient vers le nord-ouest. Des mesures furent alors prises dans la région du lac Tanganyika pour parer au danger aux frontières congolaises. Au moment où von Lettow pénétrait en Rhodésie et marchait sur Kasama, des détachements des troupes du Katanga défendaient le Luapula et quelques unités des troupes de l'est, faisant mouvement vers le sud, avaient atteint la ligne frontière

« lac Moëro-lac Tanganyika ». Mais le 11 novembre 1918, informé de la signature de l'armistice, von Lettow se rendit aux autorités anglaises d'Abercorn.

RÉFÉRENCES

Biographie coloniale belge/Biographie belge d'outre-mer. 1948-1968. Bruxelles : Institut royal colonial belge/ Académie royale des sciences d'outre-mer :

- Anciaux, Léon. 1955. « Rouling Jean ». In Biographie coloniale belge, tome IV, col. 776-777.
 - Billen, J. 1951. « Billen Robert ». In Biographie coloniale belge, tome II, col. 62-63.
 - Budde, F. 1958. « Svihus Olaf ». In Biographie coloniale belge, tome V, col. 787-790.
 - Cambier, René. 1955. « Duhaut Hector ». In Biographie coloniale belge, tome IV, col. 257-259.
 - Comeliau, Marie-Louise. 1958. « Flamment Laurent ». In Biographie coloniale belge, tome V, col. 323- 324.
 - Coosemans, Marthe. 1951. « Wall John ». In Biographie coloniale belge, tome II, col. 966-969.
 - Coosemans, Marthe. 1952. « Coeymans Mathieu ». In Biographie coloniale belge, tome III, col. 157-159.
 - Coosemans, Marthe. 1958. « de Kerckhove Frédéric ». In Biographie coloniale belge, tome V, col. 498- 499.
 - Coosemans, Marthe. 1958. « Thomas Désiré ». In Biographie coloniale belge, tome V, col. 804-805.
 - Coosemans, Marthe. 1958. « Bauwerlinck Maurice ». In Biographie coloniale belge, tome V, col. 50.
 - Coosemans, Marthe. 1958. « De Zitter Augustin ». In Biographie coloniale belge, tome V, col. 941-942.
 - Dellicour, Fred. 1955. « Renkin Jules ». In Biographie coloniale belge, tome IV, col. 747-753.
 - Duchesne, Albert, 1968. « Stinghelhamber Gustave ». In Biographie belge d'outre-mer, tome VI, col. 944-948.
 - Gérard, P. 1955. « Trolli Giovanni-Battista ». In Biographie coloniale belge, tome IV, col. 885-887.
 - Lacroix, A. 1958. « Fissette Marcel ». In Biographie coloniale belge, tome V, col. 323.
 - Lederer, A. 1968. « Olsen Frederik ». In Biographie belge d'outre-mer, tome VI, col. 783-790.
 - Moolaert, Georges. 1948. « Behaeghe Aimé ». In Biographie coloniale belge, tome I, col. 112-113.
 - Ruwet, A. 1948. « Beughem de Houthem Charles ». In Biographie coloniale belge, tome I, col. 123.
 - Vanderlinden, R. 1968. « Moolaert Georges ». In Biographie belge d'outre-mer, tome VI, col. 758-762.
- Le Congo Belge pendant la Guerre. Exposition de photographies coloniales. Documents de la Section photographique du ministère des Colonies de Belgique. s.d. Le Havre.
- Daye, P. 1918a. Les Conquêtes africaines des Belges. Paris : Librairie militaire.
- Daye, P. 1918b. Avec les vainqueurs de Tabora. Paris : Librairie académique Perrin.
- De Waelle, J. 2007-2008. « Voor Vorst en Vaderland : Zwarte soldaten en dragers tijdens de Eerste Wereldoorlog ». Militaria Belgica (KVVV/SRAMA) : 113-132.
- Janssens, Émile. 1979. Histoire de la Force publique. Namur : Ghesquière.
- Jobé, J. (colonel). s.d. La Colonie belge. Herstal : Les Éditions nationales.
- Kuck, Karel. 1918 (juin). Belgen ! Leert onzen Congo kennen. Londres : Éd. Ministère des Colonies.
- Loodts, Patrick, 2012 (septembre). « La Grande Guerre au cœur de l'Afrique : son histoire et l'hommage au sergent Mambamu, au caporal Masiganda et au 1er sergent Barasi ». Radio Trottoir 80 : 12-23. Bruxelles : Cercle de la Coopération technique militaire.

Louwers, O. 1966. « La Force publique à Tabora et à Saio ». Africa-Tervuren 12-2 : 54-56.

Merzbach, Libert, Stiers & Weber. 1927. Les Campagnes coloniales belges (1914-1918), 3 volumes. Bruxelles.

Miechels, A. & Laude, Norbert. s.d. Notre Colonie : géographie et notice historique (11e édition revue et augmentée). Bruxelles : Édition universelle.

Moulaert, Georges. 1934. La Campagne du Tanganika (1916-1917). Bruxelles : Édition universelle.

Muller, E. 1935. Les Troupes du Katanga et les Campagnes d'Afrique 1914-1918. Bruxelles : Établissements généraux d'imprimerie.

Muller, E. 1936. Mahenge. Pages de gloire du premier régiment. Bruxelles : Établissements généraux d'imprimerie.

Notre histoire - Lisolo na Bisu 1885-1960 : le soldat congolais de la Force publique (catalogue d'exposition). 2010. Bruxelles : Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire à Bruxelles.

Roelens, Victor (Mgr). 1948. Notre vieux Congo 1891- 1917 : souvenirs du premier évêque du Congo belge (deux volumes). Namur : Éd. Grands Lacs.

Vanderstraeten, L. F. 1981. « La Force publique congolaise de 1918 à 1960 ». In Actes du Colloque d'Histoire militaire. Bruxelles : Musée royal de l'Armée.

Von Lettow-Vorbeck. 1933. La Guerre de brousse dans l'Est-Africain (1914-1918) (traduit de l'allemand par Ed. Sifferlen). Paris : Éd. Payot.

Weber (capitaine BEM). 1930 (septembre). « Les dates anniversaires de nos campagnes coloniales 1914-1918 ». Le Conseiller congolais 3e année. Bruxelles.

Weyn, Guy. 2010. Albertville-Kalemie : la ville et son territoire des origines à 1965. Bruxelles : Éditions Masin.

Inséré 16/08/23 DOSSIER Enlevé 16/09/23

How rotor sails work

Nick Contopoulos, COO of rotor sails company Anemoi, explains how rotor sails work and what his company is doing.

By Nick Contopoulos, COO

Rotor Sails were first installed on a vessel over 100 years ago. Anemoi engineers have reimaged the technology for modern use.

An aerodynamic phenomenon, known as the 'Magnus Effect', is key. As the cylinder rotates within an airflow, a forward thrust force perpendicular to the apparent wind direction is created, which delivers additional thrust to the vessel.

The thrust generated can either provide additional vessel speed or maintain vessel speed by reducing power from the main engine.

The Rotor Sails, which are tall and cylindrical, can be installed on the main deck, bow or elsewhere with sufficient space.

Anemoi is working on several projects for delivery in 2023 and onwards. These projects are for bulk carriers ranging from 82k DWT to 388k DWT with three to five Rotor Sails per vessel.

Due to the nature of each of the vessel's operations, cargo handling and air draught requirements, every vessel has chosen to select a deployment system for their Rotor Sails.

On some vessels, Rotor Sails will be installed on Anemoi's rail system, which allows the sails to move along or across the deck. On other vessels, folding Rotor Sails are being installed, which enables the sails to be lowered from the vertical.

In November last year, Anemoi reached an agreement with COSCO Shipping Heavy Industry Co (CHI), one of China's major shipbuilding organisations. CHI has numerous yards capable of up to 7.5m dwt annual production across all major vessel segments and a significant global customer base.

CHI customers will now have the option to install Anemoi Rotor Sails on newbuild vessels or retrofit during dry dock. Under the terms of the agreement, the companies can offer a turnkey installation solution to customers.

Installation

Incorporating Anemoi Rotor Sails is a straightforward process because wholesale changes to the vessel structure, or dry docking, is not required.

The Rotor Sails, along with all the necessary equipment, gets delivered to the dockside. A team then supervise the full equipment installation. Each Rotor Sail is installed in a single crane lift and connected to the foundation on the ship's deck once the vessel integration work is complete.



Anemoi has reimagined rotor sail technology for modern use Image credit - Anemoi

Prior to this taking place, a feasibility study - which is unique to each vessel - will have been conducted to determine the optimal Rotor Sail positioning. This is to maximise performance within the vessel constraints and the required Deployment System for the vessel.

The vessel integration stage is crucial to the process. Anemoi supports clients at every stage, including the design and installation of the structural foundations and the electrical cabling from the vessel's main switchboard to each Rotor Sail. The vessel integration can be completed during the construction phase of a newbuild vessel, or during a survey at a shipyard for a retrofit vessel.

Once the Rotor Sails are installed and all cables are connected, we complete final commissioning of the system prior to handover. This crucial stage ensures safe operation and compliance with Class requirements through rigorous testing.

Software

Anemoi has developed a Fuel Saving Assessment Model (FSAM) to accurately predict fuel and emissions savings from various sizes and classes of vessel.

Central to FSAM are four key data sets which are: Rotor Sail performance data (harvested from Anemoi's full-scale UK test facility), vessel performance data, route data and wind data.

FSAM utilises this data to simulate thousands of historic voyages over a five-year period to ensure the results accurately reflect the wind conditions experienced on the chosen route. Any additional drag and increased generator usage are also included so that the net results are fair and transparent.

For a 310,000-dwt VLCC trading the Bonny-Ningbo route and fitted with five Rotor Rails, FSAM predicts an annual fuel and emission saving of 13.5% which equates to 1,622 tonnes of fuel and 5,044 tonnes of carbon saved each year.

Construction

The Anemoi Rotor Sail System is comprised of the Rotor Sail itself, the Foundation, Deployment System (if required), wind sensors and electrical, control, and automation systems.

The main components of our Rotor Sails are the "Rotor" (the cylindrical, rotating part), the support Tower, upper and lower bearings, and the electrical drive system.

The Rotor is built from advanced lightweight composite material and the Tower is a steel column structure. We use these materials to ensure maximum performance of our Rotor Sails and to withstand all weather conditions.

The Rotor Sails have a control station located on the bridge. This automatically controls the speed and direction of the Rotor Sails, as well as monitoring the performance and status of the system.

Anemoi's control system is designed to maximise performance and minimise crew input with automated speed and direction setting, equipment monitoring, safety features and performance reporting to stakeholders using a ship to shore data transmission.

Training and maintenance

Anemoi Rotor Sails are built to last 25 years. Regular maintenance would usually include: periodic visual inspection of components and primary structural items, bearing lubrication replenishment and greasing of mechanical components.

Minimal crew input is required to use Anemoi Rotor Sails due to the automated control unit. However, to ensure the maximum benefit is extracted and the equipment is well understood, Anemoi provide full training for the crew and on-shore technical departments.

All Anemoi Rotor Sails are automated and respond to the wind conditions to maximise performance with no crew interaction required. All safety features, shutdowns and alarms are automatic. Crew interaction is required when using our Folding and Rail Deployment Systems.

ns

Inséré 17/08/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 17/09/23

Beleggers reageren lauw op bod Saverex om Exmar van de beurs te halen

Saverex, de holdingvennootschap van de familie van Nicolas Saverys, is er niet in geslaagd de gewenste 95% van de aandelen Exmar in handen te krijgen. Saverys

heeft met zijn bod op Exmar slechts iets meer dan de helft van de minderheidsaandeelhouders kunnen overtuigen.



Lng-tanker 'Excalibur' van Antwerpse rederij Exmar

Nicolas Saverys, vertegenwoordiger van Saverex en voorzitter van de raad van bestuur van de Antwerpse gastankerredery Exmar, maakte begin april 2023 bekend dat hij Exmar van de beurs wil halen en wil omvormen tot een privaat bedrijf. Saverex bracht hiervoor een voorwaardelijk overnamebod in contanten uit van 12,10 euro per aandeel Exmar om de minderheidsaandeelhouders uit te kopen. Ingevolge de beslissing tot uitkering van een brutodividend van 1 euro, zakte het uitkoopbod van Saverys evenredig: van 12,10 naar 11,10 euro.

Afstand

Tijdens de initiële aanvaardingsperiode werden 17,33 miljoen aandelen in Exmar (29,14%) aangeboden in het bod. Aangezien Saverys al 45,21% van Exmar bezat, zou zijn participatie klimmen naar 44,23 miljoen aandelen of 74,35%. Rekening houdend met de aandelen in Exmar gehouden door Nicolas Saverys én door Exmar zelf, zou Saverex 46,26 miljoen aandelen aanhouden en dus 77,76% van het kapitaal van Exmar controleren.

Dat is stevig onder de 95% waarop Saverys mikte. Daarom heeft Saverex besloten om afstand te doen van de aanvaardingsdrempel van 95% en het bod te handhaven.

Protest

Tegen het overnamebod is de jongste maanden protest gerezen van kleine aandeelhouders, die vinden dat de biedprijs te mager is. Zo meldt De Tijd. Via de website dejuisteprijs.be zette beursanalist Stefan Willems een georganiseerd verzet op poten. "Ik ben ervan overtuigd dat voldoende aandeelhouders tegen het bod stemmen om een overname tegen de huidige voorwaarden tegen te houden", zei Willems daarover aan De Tijd.

Faire prijs

Het Spaanse investeringsfonds Cobas AM – dat met 4,88% de tweede aandeelhouder is na de familie Saverys – ging wel in op het bod. "Dat bewijst dat we niet over een nacht ijs zijn gegaan voor de waardering", zei Saverys midden juni in De Tijd. "We hebben de grootste drie banken van België geconsulteerd om de prijs vast te leggen. Daarna heeft een onafhankelijke zakenbank hun analyse bevestigd dat we een faire prijs bieden", zei Saverys toen hij werd geconfronteerd met het aanzwellende protest van de kleine aandeelhouder.

Tweede

ronde

Het bod zal worden heropend van 28 augustus tot en met vrijdag 15 september 2023. "Wij herhalen onze uitnodiging aan alle aandeelhouders om hun aandelen aan te bieden tijdens de heropeningsperiode van het overnamebod, zoals voorzien in de prospectus", meldt Nicolas Saverys in het kennisgevingsbericht van Exmar.

Aandeelhouders die het bod nog niet hebben aanvaard, zullen dus tijdens deze tweede aanvaardingsperiode het bod alsnog kunnen aanvaarden. Wie zijn aandelen wél tijdens de initiële aanvaardingsperiode aanbood, krijgt zijn aandelen op donderdag 27 juli 2023 betaald.

Donderdag 13 juli 2023 sloot het aandeel Exmar op 10,94 euro.

Inséré 18/08/23 DOSSIER Enlevé 18/09/23



Ook de zeevaart zal bij moeten dragen aan de doelstellingen uit het verdrag van Parijs. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is daarom al sinds 2004 bezig afspraken te maken om de broeikasgasemissies van de zeevaart te beperken. Wat zijn de laatste ontwikkelingen bij de IMO en welke rol speelt de Europese Unie om de sector op een transitiepad te krijgen dat moet resulteren in een broeikasgasneutrale zeevaartsector?

Klimaatuitdagingen voor onze samenleving zijn op zijn zachtst gezegd stevige opgaven. Na het verdrag van Parijs waarin de landen van de wereld hebben afgesproken de opwarming van het klimaat niet verder te laten stijgen dan met 2 graden met het streven dit tot 1.5 graad te beperken, wordt binnen Europa hard gewerkt aan een pakket maatregelen om dit doel te halen. Zeevaart is maar indirect onderdeel van het verdrag van Parijs. Omdat de broeikasgasreductiedoelstellingen gekoppeld zijn aan emissies die per land plaatsvinden, zijn sectoren als zeevaart en luchtvaart moeilijk te vangen. Voor beide sectoren wordt dan ook de druk opgevoerd bij de UN bodies die de internationale afspraken voor hen regelen. Zij moeten de maatregelen treffen die nodig zijn om deze sectoren ook bij te laten dragen aan het behalen van de doelstellingen uit het verdrag van Parijs.

Broeikasgasstudies

Om zicht te krijgen wat het aandeel van de zeevaart is in de mondiale broei kasg asem issi es, voert de I MO periodiek de I MO-broeikasgasstudies uit. Inmiddels zijn er vier uitgevoerd, waarvan de laatste in 2020 is gepubliceerd. De studies helpen bij het inzichtelijk maken van de hoeveelheid broeikasgassen die er wordt geëmitteerd en welke ontwikkelingen er zijn. Belangrijke trend die de studie steeds weer laat zien, is dat de emissietoename in de zeevaart sterk gekoppeld is aan de economische groei van de sector. In periodes waarbij vrachtprijzen onder druk staan en er overcapaciteit in de markt is, daalt de CO₂-uitstoot navenant door voornamelijk het verlagen van de snelheid van de schepen. Daarnaast zijn de emissies gestaag gegroeid door de wereldwijde toename van de handel en het aantal schepen. Naast de absolute emissies, kijken de studies ook naar de emissies per vervoerde ton mijl. Daarin is een ontwikkeling te zien dat de uitstoot van CO₂ per ton mijl sinds 2008 is afgenomen. Echter is deze ontwikkeling onvoldoende om de groei te compenseren, wat ertoe heeft geleid dat er nog steeds een kleine jaarlijkse toename is in broeikasgasemissies in absolute zin.

De trend uit de IMO GHG-studie is onder andere te koppelen aan maatregelen die eerder door de IMO zijn genomen. In de periode 2008-2011 hebben de eerste serieuze onderhandelingen plaatsgevonden om tot een pakket maatregelen te komen. Helaas zijn deze onderhandelingen in 2010 gestrand op het besluit om tot zogenaamde market-based maatregelen te komen. Op dat moment lagen verschillende voorstellen op tafel om CO₂-emissies van de zeevaart te beprijsen. Echter was er onvoldoende internationaal draagvlak om de sector onder zo'n regime te brengen, omdat de landen verdeeld waren over het tempo van reductie en het toepassen van de klimaatprincipes zoals het CBDR-RC (Common But Differentiate Responsibilities and Respective Capabilities). Dit principe botst met het No More Favourable Treatment-principe van de IMO dat zegt dat gelijke normen gelden voor alle schepen ongeacht de vlag (nationaliteit) van het schip. Onder het klimaatprincipe van CBDR moeten juist de grootste vervuilers en de rijkste landen het leeuwendeel van de investeringen dragen en hoeven lagelonenlanden alleen een inspanningsverplichting te doen. In 2010 strandden de onderhandelingen en is besloten op een later stadium verder te praten in afwachting van nieuwe mondiale afspraken binnen het wereldwijde klimaatverdrag.

Omdat CO₂-beprijzing van de baan was en veel landen toch vonden dat er iets moest gebeuren, is toen gestart met de ontwikkeling van energie-efficiëntie maatregelen. Dit heeft geleid tot de ontwikkeling van de EEDI (Energy Efficiency Design Index) die vanaf 2013 van kracht is geworden voor alle schepen gebouwd vanaf 2013. De EEDI heeft ertoe geleid dat de focus op efficiëntie van schepen is toegenomen en dat er een reductie is gekomen in de CO₂-intensiteit van de vervoerde vracht per mijl.

IMO GHG Strategy

In 2016 zijn de onderhandelingen voor substantiële broeikasgasmaatregelen opnieuw opgestart. Dit heeft in 2018 geleid tot de initiële broeikasgasstrategie van de IMO. Hierbij is afgesproken dat de broei kasg a sintensiteit van zeevracht per ton mijl in 2030 met veertig procent moet reduceren en dat in 2050 de absolute CO₂-emissies van de zeevaart met vijftig procent gedaald moeten zijn ten opzichte van het niveau in 2008.

Daarnaast is aangegeven dat de IMO aan de gang moet met het ontwikkelen van korte-, midden- en lange-termijnmaatregelen om deze doelen te gaan halen. De naam van de maatregelen slaat voornamelijk op het moment van inwerkingtreding en niet zozeer op de duur van de maatregelen. Ook is afgesproken in 2023 de strategie te herzien en ambities eventueel bij te stellen.

Korte-termijnmaatregelen

Dit jaar zijn de eerste maatregelen die voortvloeien uit de initiële strategie van kracht geworden. Alle vracht- en passagiersschepen, ongeacht hun bouwjaar, moeten een EEXI

hebben (Energy Efficiency eXisting ship Index). Hiermee moeten deze schepen gaan voldoen aan de EEDI-fase-2-norm voor hun scheepstype. Voor een aantal schepen zal dit betekenen dat ze energie-efficiëntiemaatregelen moeten nemen door toepassen van nieuwe technieken of door het naar beneden bijstellen van het beschikbare voortstuwingsvermogen. Om te voorkomen dat schepen hierdoor in moeilijke situaties kunnen komen door bijvoorbeeld slecht weer, mogen ze de vermogensbeperkingen onder voorwaarden overbruggen om toch over het volledige vermogen te kunnen beschikken.

Ook moeten alle vracht- en passagiersvervoerende schepen boven de 5000 GT over een CII (Carbon Intensity Index) beschikken. Deze operationele index moet de daadwerkelijke CO₂-intensiteit per ton mijl van schepen normeren. Schepen worden verplicht jaarlijks hun CII te berekenen en deze moet voldoen aan de vereiste CII-waarden. Door de vereiste waarde jaarlijks naar beneden te brengen, zullen schepen hun efficiëntie moeten gaan verhogen om aan de gestelde norm te kunnen voldoen. De CII is een zogenaamde supply-based index, wat inhoudt dat de index wordt berekend op basis van deadweight of gross tonnage in plaats van de daadwerkelijk vervoerde vracht. De hoofreden waarom hiervoor gekozen is, is omdat de vrachtgegevens niet in I MO's DCS (Data Collecting System) worden geregistreerd en het daarmee moeilijk wordt om een demand-based index zoals de EEOI (Energy Efficiency Operating Indicator) in te voeren.

De CII-normering is nog relatief flexibel, omdat rond de vereiste norm een A-, B-, C-, - en E-band is gelegd waarbij de C-band rond de norm is gesteld. Schepen moeten ten minste aan de norm C voldoen en alleen als eenschip drie jaar achtereen D of één jaar E scoort, moet er een plan van aanpak opgesteld worden, waarmee de reder kan aantonen dat hij volgend jaar weer wel aan de gestelde CII-norm kan voldoen. Echter kan het zijn dat een reder nooit aan de norm voldoet, omdat hij jaarlijks kan onder- bouwen waarom het niet gelukt is en in zijn plan beterschap beloofd. Vooral nog zullen, mits elk jaar een nieuw plan wordt opgesteld, de CII-regels niet leiden tot intrekken van certificaten en zullen schepen dus niet komen stil te liggen door het niet kunnen voldoen aan de CI Inorm.

Omdat er nog veel te ontwikkelen is omtrent de CII, is afgesproken in 2025 een review van de korte-termijnmaatregelen uit te voeren. Dit biedt de gelegenheid te leren van de eerste jaren CII en specifieke problemen voor sommige scheepstypes of operaties te adresseren en van de CII een beter en eerlijker instrument te maken. Ook zullen uit de review de reductienormen voor na 2027 moeten komen, omdat nu alleen de doelstellingen tot en met 2027 zijn vastgesteld.

Lifecycle assessment van brandstoffen

De EEDI en korte-termijnmaatregelen sturen slechts op een deel van de acties die nodig zijn om de zeevaart op het pad van transitie naar een klimaatneutrale scheepvaart te brengen. Alle drie de maatregelen zullen voornamelijk een verbetering van de scheepsefficiëntie realiseren. Dit is een belangrijke stap, omdat er in de beginfase een schaarste zal zijn aan duurzame brandstoffen. Naast dus overschakelen naar andere brandstoffen, is het essentieel het energieverbruik aan boord zoveel mogelijk te reduceren.

De midden-termijnmaatregelen focussen zich hoofdzakelijk op twee onderdelen: de brandstoftransitie en het overbruggen van het prijsverschil tussen duurzame operatie en schepen op fossiele brandstoffen. Onderhandelingen die nu gevoerd worden, richten zich daarom op brandstofnormerende maatregelen en een broeikasgas-beprijzingssysteem, een zogenaamde market-based measure.

Een fundamentele discussie die hierbij gevoerd wordt, is hoe de zeevaart zijn emissies moet reduceren. Mag er geen emissie meer uit de pijp komen of mogen de emissies gebalanceerd worden met andere emissies elders in de keten. Om meer inzicht te krijgen in de werkelijke emissies van brandstoffen, wordt gewerkt aan een Fuel Life Cycle Assessment-Richtlijn (LCA Guideline) om zowel de well-to-tank-, tank-to-wake- en well-to-wake-emissies van scheepsbrandstoffen te kunnen meten en certificeren.

Bij de IMO-onderhandelingen is op dit vlak spanning ontstaan tussen wat wenselijk is voor de scheepvaart om effectief te kunnen reduceren en de afbakening van de afspraken die

binnen IMO-verband gemaakt kunnen worden. Oftewel, kan de IMO afspraken maken die normen stellen ten aanzien van de productie van brandstoffen, terwijl de IMO alleen over internationale zeescheepvaart gaat? De Nederlandse en Europese inzet hierop is dat de rapportage van well-to-tank-emissiegegevens van schepen niet

betekent dat de IMO de brandstofproductie reguleert en dat deze gegevens gebruikt kunnen worden om brandstofnormeringsafspraken voor de zeevaart via IMO-regulering op well-to-wake-basis te kunnen maken. Hetzelfde is immers ook gebeurd ten aanzien van de manier waarop de zwavelnormen voor scheepsbrandstoffen door de IMO tot stand zijn gekomen. De rapportage- en certificatieplicht van de gegevens over een brandstof zegt immers niets over de manier waarop de brandstofindustrie de specifieke waarden realiseert of dat ze verplicht zijn bepaalde brandstoffen te produceren.

Nederland zet samen met de andere Europese landen ten aanzien van de midden-termijnmaatregelen in op een broeikasgas-brandstofnormering (Green House Gas Fuel Standard, GFS) om de well-to-wake-broeikasgasintensiteit van de brandstof te reduceren, ondersteund met een flexibiliteitsmechanisme. De GFS normeert de maximale broeikasgasemissie per energie-eenheid in CO₂eq per MJ. Het flexibiliteitsmechanisme moet ervoor zorgen dat schepen die veel beter scoren dan de norm, deze overperformance kunnen gebruiken voor schepen die niet aan de norm kunnen voldoen. Dit kunnen ze doen binnen hun eigen vloot, of door zogenaamde credits te verkopen aan andere schepen. Op deze manier wordt er een markt gecreëerd om investeringen te doen in zeer duurzame schepen die opereren op emissiearme brandstoffen. De extra kosten voor deze schepen kunnen gecompenseerd worden door de handel in de credits die ze hiermee genereren. De inzet is om de onderhandelingen ten aanzien van deze maatregelen in 2025 af te ronden zodat een inwerkingtreding in 2027 mogelijk moet zijn.

Daarnaast pleiten we voor broeikasgasbeprijzingsregelingen. Dit is nodig om fondsen op te bouwen om negatieve impact op landen die dat niet kunnen dragen te kunnen compenseren. Voornamelijk zogenaamde small island developing states (SIDS's) en least developed countries (LDC's) zullen gesteund moeten worden om tijdens de transitie niet onredelijk nadelig getroffen te worden door de maatregelen. Ook kunnen de fondsen worden ingezet om R&D te stimuleren en infrastructurele projecten voor brandstofproductie en -leveringen te ondersteunen.

Ten aanzien van het beprijzen van broeikasgasemissies zijn nog veel onzekerheden en heeft Nederland nog geen definitieve positie ingenomen ten aanzien van welke maatregel het beste werkt en hoe de verdeling van de fondsen vorm gegeven moet worden.

Herziening van de strategie

Belangrijke milestone voor de IMO in 2023 is het afronden van de herziening van de initiële broeikasstrategie. Na het verdrag van Parijs is duidelijk geworden dat de oorspronkelijke doelen uit de initiële strategie onvoldoende zijn om de zeevaart op een pad te krijgen dat bijdraagt aan het behalen van het 1,5-graaddoel van Parijs. Veel landen, waaronder Nederland en de andere landen in de Europese Unie (EU), zetten in op het naar nul brengen van de emissies in 2050 ondersteund met ambitieuze tussendoelen in 2030 en 2040. Belangrijk onderdeel van de onderhandelingen ten aanzien van de revisie van de strategie is de compensatie voor landen die negatieve impact ervaren van de strengere normen van de IMO. Hiermee is dus de discussie over de toepassing van het CBDR-RC-principe die de onderhandelingen in 2010 blokkeerde, terug op tafel. De snelheid waarmee de sector zijn emissies moet verlagen en de verdeling van lasten hiervoor blijven hoofdpunten in de onderhandeling bij de IMO.

Rol van de EU en het Fit-for-55-pakket

De EU heeft door het lanceren van het Fit-for-55-pakket druk gezet op de onderhandelingen bij de IMO. De EU heeft namelijk internationale scheepvaart rond Europa meegenomen in het pakket door de zeevaart onder het Europese emissiehandelssysteem

te brengen en door broeikasgasnormeringen af te spreken voor de energie gebruikt aan boord van deze schepen.

Ik zal in dit artikel niet verder ingaan op de Europese maatregelen, omdat daar helaas geen ruimte meer voor is. Komende tijd zal blijken of de Europese regionale maatregelen daadwerkelijk de druk opvoeren voor de IMO om met vergelijkbare internationaal geldende normen te komen. Want we moeten helaas concluderen dat het Europese pakket zonder verdere wereldwijde normen onvoldoende zal zijn om de sector mondiaal te verduurzamen. Het klimaatprobleem is immers een mondiaal probleem, dus blijft de druk op de IMO om te leveren bestaan.

David Anink

Inséré 19/08/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 19/09/23

Bijna 1.000 wagens meer dan gedacht op brandende 'Fremantle Highway'

27 jul 2023



Het brandende autoschip 'Fremantle Highway' bevat volgens de Japanse rederij "K" Line 3.783 wagens in plaats van 2.857 zoals aanvankelijk werd gedacht. Er zijn wellicht ook veel meer dan 25 elektrische voertuigen aan boord, wat het plaatje sterk verandert.

Voor de kust van Noord-Nederland staat sinds dinsdagavond 25 juli 2023 het autoschip 'Fremantle Highway' nog steeds in brand. Het schip vatte vuur 30 km buiten het Waddeneiland Ameland. "Door de wind en stroming drijft het vaartuig in westelijke richting, tot momenteel op 16 km ten noorden van het naburige eiland Terschelling", zegt de Nederlandse kustwacht. "De 'Hunter' heeft nog steeds een noodsleepverbinding waarmee het brandende vaartuig buiten de verkeersbanen gehouden wordt. Zo kan het scheepvaartverkeer op veilige afstand passeren." De brand is minder hevig geworden maar woedt nog steeds en er komt rook uit het schip.

Daardoor is het nog niet veilig is om personen aan boord te brengen. Het spuiten van koelwater op de wanden is gestopt om te voorkomen dat er overbodig veel water aan boord komt, wat de stabiliteit van het schip in gevaar zou brengen. Een bergingsteam aan boord van de noodzeper Guardian monitort de situatie en verzamelt informatie voor een bergingsplan.

Veel meer wagens

Intussen blijkt dat de 'Freemantle Highway' veel meer lading heeft dan aanvankelijk werd gedacht. Volgens het Algemeen Nederlands Persbureau (ANP) zegt "K" Line dat er 3.783 wagens aan boord zijn in plaats van de oorspronkelijk gemelde 2.857. Er is geen informatie over de samenstelling van dat pakket van ruim 900 meer wagens.

Mochten daar vele elektrische voertuigen bij zijn, dan kan dat het plaatje van de omstandigheden grondig veranderen ten opzichte van eerst gemelde slechts 25 elektrische voertuigen. Bij dit soort wagens met grote lithiumbatterijen bestaat het risico van snelle verspreiding van brand en zelfverhitting de zogenaamde 'thermische runaway'.

Inséré 20/08/23 DOSSIER Enlevé 20/09/23



NUCLEAR POWER FOR MARINE APPLICATIONS

Nuclear power sees widespread use in commercial power plants and naval applications, the commercial maritime application, however, never took off. Only four commercial nuclear cargo ships and a handful of nuclear icebreakers were ever constructed, with all

these vessels relying on older reactor types. New developments in nuclear power show great potential and could be of significant interest for maritime applications.

Previous commercial applications of nuclear power at sea were all operating a pressurised water reactor (PWR). The PWR is also the most commonly used type of reactor for land-based applications. It is a reactor from the so-called "second generation", with a variety of commercial designs on the market. However, the reactors currently being built on land are already third generation designs, with significant developments currently taking place for what is called the fourth generation of nuclear reactors.

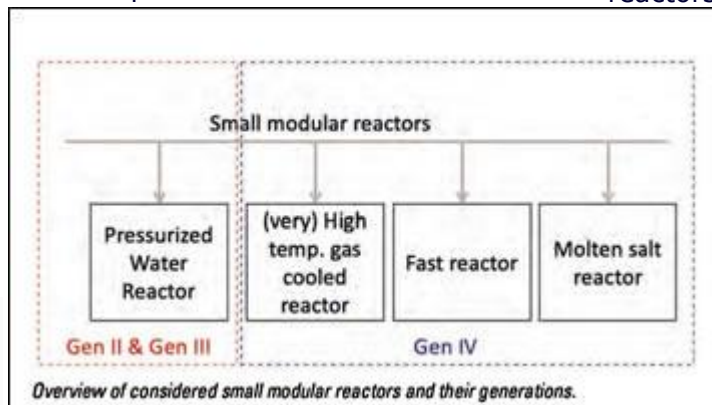
This new generation is not the only development; three separate developments are currently ongoing that should be seen as not mutually exclusive:

- generation 4 reactors;
- small modular reactors;
- thorium.

Generation 4 reactors

The developments of generation 4 focus on a few key points, where the designs are different from the previous generations as they build on different principles instead of being a more developed successor. These are:

- Increased safety, sometimes referred to as passive safety, is a key point for the generation 4 reactors, where the safety is inherent from the design and no active measures are required to prevent issues in an emergency.
- Increased proliferation resistance, indicating that the material used in the reactor is more difficult to use for other purposes (the fabrication of nuclear weapons).
- Efficiency increases, seen in higher output temperatures (favourable for conversion efficiency) and higher burnup (indicating how much thermal energy can be extracted from a quantity of fuel material).



Small modular reactors

Small modular reactor or SMR for short is a term used for the reduced size of a reactor (generally considered to be below 300 MW of thermal power). The production process is planned to be scaled up to a larger production volume, reducing production cost per unit.

The use of smaller reactors also increases their applicability, for either land or mobile use.

Thorium

Thorium is an alternative to the now commonly used uranium as fuel material, although it is not a fissile material, but fertile (indicating that it cannot be used to start the fission chain reaction). Thorium can be inserted in a reactor, where after absorbing free neutrons and decaying into a fissile uranium isotope, it can act as a fissile fuel material. The large benefit from this process is the reduction of depleted fuel material radioactivity. Currently, the depleted fuel of a reactor has to be stored for thousands of years to decay to safe levels. Using a complete thorium cycle, this could be reduced to approximately 300+ years.

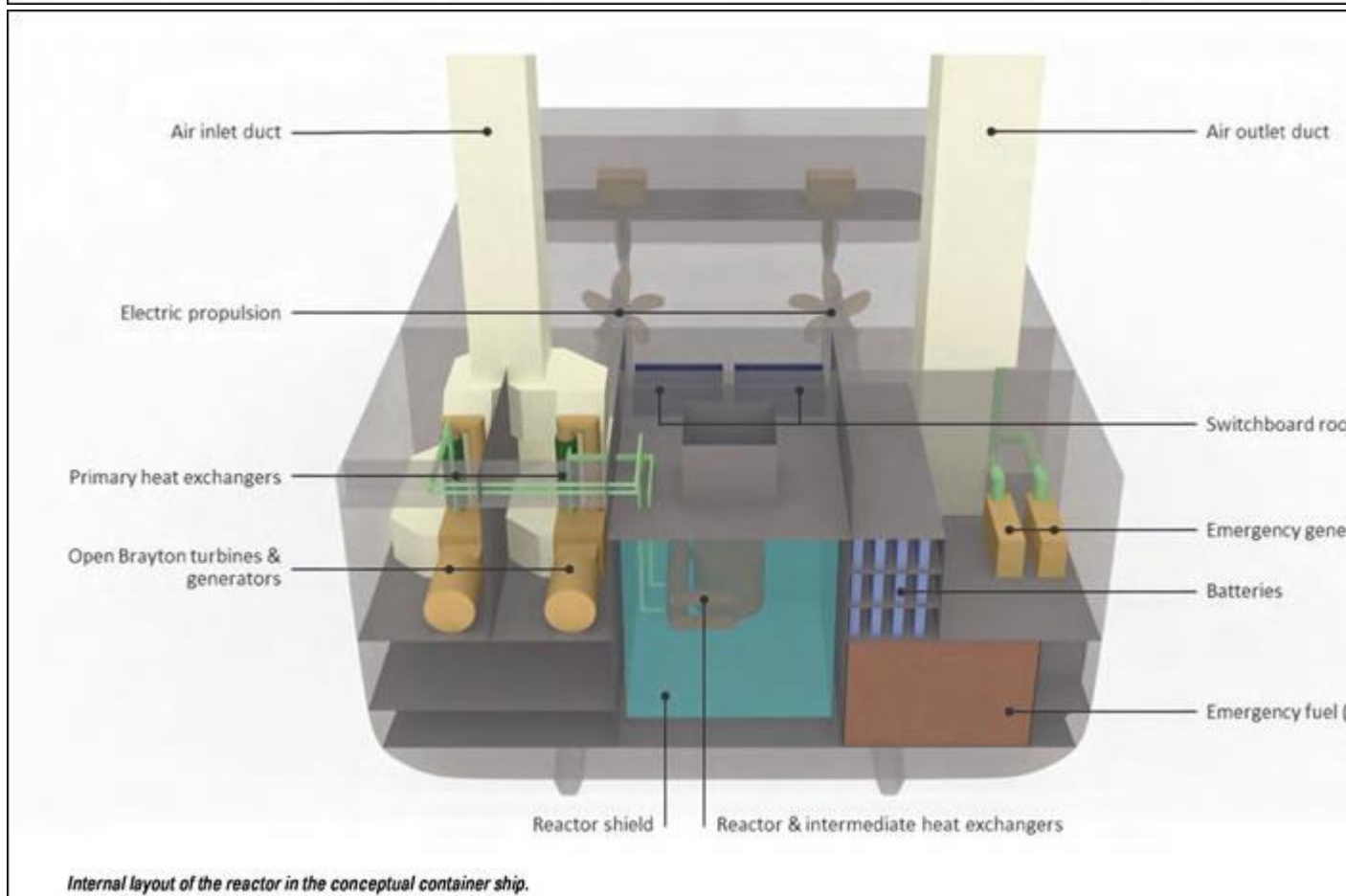
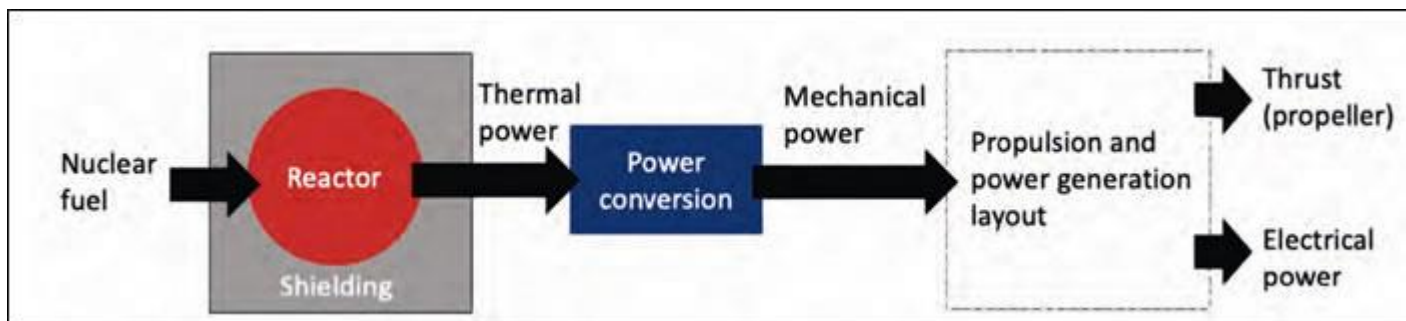
Besides this benefit, thorium is also more abundant on earth and further increases the proliferation resistance of the reactor.

Reactor designs

During the research mentioned in the text box [1], four types of reactor were identified that are currently in development, limited to reactors that are in a reasonable power range for a maritime application (maximum of 100 MWe after power conversion). All these reactors are of the small modular reactor type, with some designs being capable of operating on thorium. From these designs, two are considered to be the most suitable for marine applications:

- For the near term this is the VHTR or very high temperature gas-cooled reactor. Operating at high temperatures (allowing for efficient power conversion), high burnup and with passive safety measures.
- For the long term, the molten salt reactor (MSR) is considered to be better, offering all the same benefits and additionally the possibility of going towards a full thorium cycle (reducing waste longevity as mentioned earlier)

.Implementation, reactor, shielding and power conversion A marine application of nuclear power has some significant differences in construction compared to a conventional ship. The required components are illustrated in the flowchart shown below.



The reactor is the centrepiece, filled with the fuel and capable of sustaining a fission reaction. The thermal power of the reactor is transferred to the power conversion systems

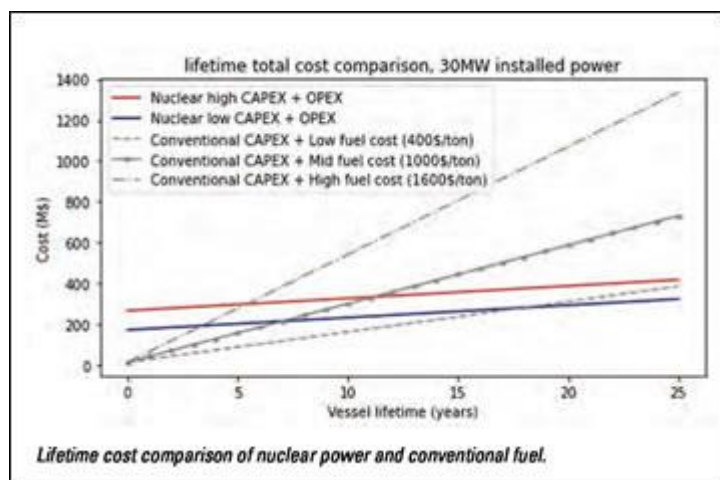
using the coolant. An important consideration with current reactors is that they are mostly designed for limited load following, indicating limits in the order of three to five per cent per minute load change. This is generally suitable for a land-based grid, however rather limited for shipboard application.

The shield of the reactor is there to ensure that neither the persons on board nor the ship itself are subjected to unacceptable amounts of radiation. The shield is not a trivial matter to calculate and requires detailed knowledge of the reactor. An analytical estimate was derived and was compared to conceptual and constructed nuclear-powered ships. Based on the analytical estimate, it can be concluded that the shielding is the dominant weight of the integration and quickly ranges in the thousands of tonnes of material.

For power conversion the most conventional option is a turbine, unconventional options, such as hydrogen production for direct use, were considered, but deemed impractical from both a safety

REFERENCES

- [1] Master thesis: Delft University of Technology, Nuclear reactors for marine propulsion and power generation systems, from <http://resolver.tudelft.nl/uuid:fb44c464-6936-4ec6-96b1-52333ff799e3>, K. Houtkoop, 2022
- [2] Press release: C-Job Naval Architects, Nuclear energy, from: <https://c-job.com/research-and-development/energy/nuclear-energy/>, 2022
- [3] Paper: Reduction of maritime GHG emissions and the potential role of E-fuels, Lindstad et al., 2021
- [4] Report: Technology-specific cost and performance parameters in Climate change 2014, mitigation of climate change, Schlömer et al., 2014



and efficiency perspective. For turbines, multiple options are available, ranging from the well-developed steam turbine to the open and closed Brayton cycle turbines. The steam cycle is the conventional option, however, open Brayton offers some specific benefits for a maritime application despite having a slightly lower conversion efficiency. An open Brayton cycle turbine operating on air can be used in a relatively simple layout, with the option to reject heat when necessary to offer an enhanced load response.

Propulsion and power generation layout

The propulsion and power generation part of the layout shares many of its characteristics with current fuelled systems. Certain options are wise to implement, such as a high level of redundancy to ensure the reactor stays safe at all states of operation. In conceptual vessels, this is handled using a smaller conventionally fuelled generator set to supply backup power in case of an issue forcing the reactor to stop.

In a similar vein to the earlier mentioned heat rejection: Battery systems can be added to increase the load response of the reactor in the form of peak shaving. The considered battery systems for these implementations in the research [1] are fifteen per cent of the nominal power.

Key differences against conventional

Four different types of vessels were researched, the sizing of these vessels is based on a comparison between the vessels' current fuel weight and the integration of a nuclear power plant. The research is based on a like-for-like replacement and fits the reactor (which includes the fuel) and all its systems in the original engine room. The system is seen as an overall easy implementation in terms of size and weight, especially compared to vessels with installed powers of 15 MWe or more.

Installations are calculated to be high in capital cost, although the operational cost is relatively low due to the nuclear fuel price. The breakeven point is strongly dependent on the competing conventional fuel cost. With scenarios showing the development over a lifetime of 25 years included in the graph on the previous page.

One of the largest benefits can be seen in CO2 equivalent emissions, with a nuclear power plant comparing in "well-to-wake" at a 98 per cent CO2 equivalent reduction. The local emissions such as NOX, SOX and particulate matter are completely removed. The downside is the production of nuclear waste in both long-lived and short-er-lived varieties. There is unfortunately no universally accepted way of comparing emissions to nuclear waste. The comparison is shown in detail in the table above.

Option to consider

In conclusion, nuclear power should be considered in the decarbonisation of shipping. Specifically in larger vessels, significant benefits can be seen in the form of very large emission reductions, these combined with the potential cost benefits and increased range make further research into nuclear power for marine applications compelling.



Inséré 21/08/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 21/09/23

Prolifération de nouveaux concepts de gaziers



CO2 liquéfié, ammoniac... les concepteurs de navires gaziers cherchent à anticiper les besoins du marché, à la recherche de nouvelles solutions énergétiques décarbonées.
09/06/2023

Le grand salon Nor-shipping organisé à Oslo, en Norvège, du 6 au 9 juin a été l'occasion pour les acteurs du monde maritime de présenter leurs innovations, dont deux nouveaux concepts de navires gaziers.

Le constructeur coréen Hyundai a ainsi dévoilé un nouveau design de gazier de 22 000 m³ conçu pour transporter simultanément plusieurs types de gaz, dont du CO2 liquéfié. Ce concept, qui a reçu l'approbation de principe de la société de classification Lloyd's register ainsi que celle du pavillon du Liberia, s'appuie sur un type d'acier spécial utilisé pour les cuves de type C. Outre le CO2 liquéfié, le navire peut transporter des cargaisons traditionnelles de gaz de pétrole liquéfié (GPL), de l'ammoniac ainsi que du chlorure de vinyle, un gaz de synthèse toxique utilisé pour la production de plastique PCV.

Inséré 21/08/23 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 21/09/23

Les mutins de la mer

d' Alain

408

24,00€

pages

Cabantous , Gilbert

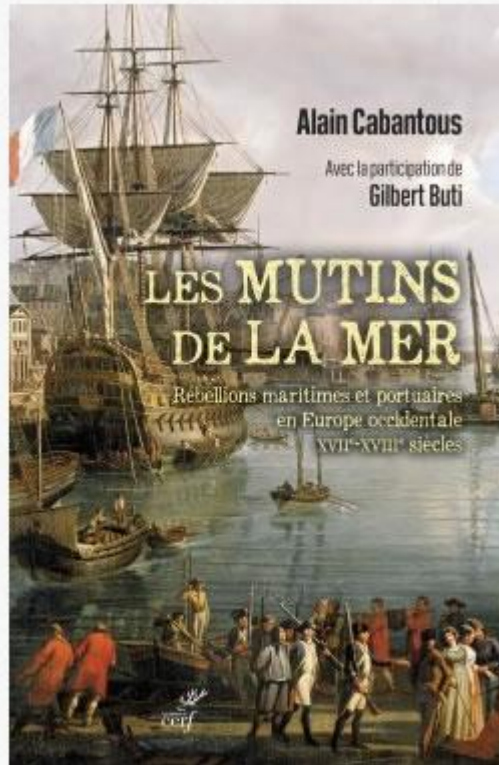
-

avril

Buti

2022

« Pendez haut et court ces mutins et déserteurs, cette canaille des mers ! »



Les marins ne sont-ils pas connus pour faire le coup de poing, manier le couteau, contester les ordres, se mutiner, désertre pour un oui ou pour un non ? Et glisser naturellement en piraterie ? Ne méritent-ils pas le gibet, ces libertins dangereux qui troublent la vie à bord des navires et au sein des villes portuaires ouvertes sur l'ailleurs, réceptacles de populations louches, territoires de turbulences où fleurissent tavernes, tripots, bordels et dont les quais regorgent de voleurs et de coupe-jarrets ?

Scrutant l'Europe occidentale des xvii^e et xviii^e siècles, cet ouvrage majeur et passionnant décrypte notre mémoire collective, façonnée hier par la littérature, aujourd'hui par le cinéma et la bande dessinée. Mais les navires et les ports d'antan étaient-ils vraiment des repaires et des fabriques de gibiers de potence ? C'est à une minutieuse relecture de ces légendes, mais aussi de la mer comme aventure, que nous invitent Alain Cabantous et Gilbert Buti.

Alain Cabantous est professeur émérite d'histoire à l'université Paris-I Panthéon-Sorbonne et membre

de l'IHMC (CNRS). Il est spécialiste des sociétés maritimes de l'Europe du Nord-Ouest et de l'histoire sociale de la culture à l'époque moderne.

Gilbert Buti est professeur émérite d'histoire à Aix-Marseille université et membre du laboratoire TELEMMe (MMSH). Il est spécialiste des sociétés littorales et des économies maritimes en Méditerranée à l'époque moderne.

- Dimensions : **15,5 x 24**
- ISBN : **9782204138222**
- Poids : **648 grammes**

Inséré 22/08/23 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 22/09/23

De odyssee van de St. Louis

Dr. Frank CAESTECKER*

40 dagen op zee om te ontsnappen aan de nazi-hel.

In de avond van 13 mei 1939 vertrok het luxe-passagiersschip St. Louis vanuit de thuishaven Hamburg naar de Cubaanse hoofdstad Havana. Het leek een vrolijk gezelschap, ouderen en jongeren, mannen en vrouwen, ook heel wat kinderen verlieten de Duitse haven met wat een pleziervaart leek. De 937 passagiers hadden ook bijna allemaal een toeristenvisum op zak. Deze reis had evenwel weinig te maken met toerisme, voor hun plezier vertrokken deze mensen niet. De meeste passagiers waren joden op de vlucht voor de vervolging door de nazi-staat.

De Joodse uittocht uit nazi-Duitsland

Sinds 1933 waren de joden systematisch vernederd geweest en velen onder hen hadden Duitsland in de eerste jaren van het nazi-regime verlaten. Maar de joodse uittocht nam echt massale vormen aan vanaf de Kristallnacht (9-10 november 1938) en de terreur die er op volgde. Joden werden van de straat geplukt of uit hun huizen gehaald en in Dachau en andere kampen gevangengezet. Zij werden slechts vrijgelaten als ze de garantie gaven dat ze het land op korte termijn zouden verlaten. In die omstandigheden zochten de joden wanhopig naar een mogelijkheid om nazi-Duitsland te ontvluchten.

Een legale emigratie was uiterst moeilijk. De economische crisis maakte dat de buurlanden van Duitsland liever geen nieuwe immigranten en zeker geen berooide vreemdelingen zagen komen. Visa werden dan ook zelden uitgereikt. De illegale emigratie was de enige oplossing. Vele joden namen zo de trein tot aan de grens, waar de Duitse grenswachters hen aanvankelijk geen strobreed in de weg legden. Zij gaven hen zelfs advies hoe ze het best in de buurlanden konden binnendringen: ook ambtenaren moesten immers hun bijdrage leveren aan een judenfrei Duitsland.

Tevens waren er de mensensmokkelaars die voor een stuiver bereid waren deze vluchtelingen over de grens te helpen. Heel wat vluchtelingen slaagden erin op deze wijze België en de andere Duitse grenslanden binnen te geraken. Maar voor de Franse, Belgische en Nederlandse autoriteiten waren deze toestanden niet langer tolereerbaar en na enkele dreigementen met diplomatieke sancties gaven de nazi-autoriteiten toe. Vanaf eind 1938 kregen de Duitse grenswachters duidelijke instructies illegale emigratie naar de buurlanden te verijdelen en Duitse mensensmokkelaars riskeerden voortaan een veroordeling. Een judenfrei Duitsland bleef echter het na te streven doel en vanaf 1939 richtten de nazi-autoriteiten hun inspanningen vooral naar de overzeese landen om de ongewenste joodse bevolkingsgroep naar toe te drijven. Schepen vol joodse vluchtelingen verlieten de Duitse havens met een onzekere bestemming. Het was er de nazi-autoriteiten om te doen de buitenlandse regeringen voor het voldongen feit te plaatsen. Zo was de St. Louis één van de vele jodenschepen die op de wereldzeeën vaarde op zoek naar een land waar het zijn lading kon lossen..

De illusie van een cruise

Cuba was in die dagen een gegeerde bestemming voor Duitse joden en vanuit Duitse havens hadden de laatste maanden al heel wat schepen koers gezet richting Havana. De directeur van het Cubaanse immigratiebureau was immers vrij genereus met visa en deze bootladingen joden waren een lucratieve zaak geworden: bij elk afgeleverd visum vloede wat geld naar zijn privé-rekening. Zo hadden de joden die inscheepten op de St. Louis al wat hen restte aan financiële middelen geïnvesteerd in deze reis. Voor sommigen onder hen hadden familieleden in het buitenland of joodse hulporganisaties bijgesprongen. Het ticket Hamburg-Havana had hen heel wat gekost en ook voor het Cubaanse toeristenvisum hadden ze diep in hun geldbeugel moeten tasten. Geen van de joden op de St. Louis was van plan om terug te keren naar nazi-Duitsland. Toch hadden ze, conform de regels van de scheepvaartmaatschappij, allemaal een retourbiljet moeten aanschaffen. Het was immers een cruise, een toeristische pleziervaart. Zelfs joden die uit concentratiekampen waren vrijgelaten, louter op voorwaarde dat ze Duitsland onmiddellijk zouden verlaten, waren verplicht een retourbiljet aan te schaffen. De scheepvaartmaatschappijen wilden geen risico lopen met deze vracht naar een onzekere bestemming. Een zucht van verlichting trok dan ook door het schip toen de St. Louis op 13 mei het anker lichtte in de haven van Hamburg. Eindelijk zou de ellende voorbij zijn, deze zwarte bladzijde kon omgeslagen worden. Een nieuw begin was mogelijk.

Een weinig gastvrij onthaal in Cuba

Na een voorspoedige oceaandreis ging de St. Louis op zaterdag 27 mei 1939 voor anker in de haven van Havana. Kleine bootjes voeren naar het schip toe, sommige met verkopers van fruit aan boord, andere met vrienden en familieleden die namen omhoog riepen naar de reling. Het zou evenwel nog lang duren vooraleer ze hun geliefden in de armen konden sluiten.

De president van Cuba was immers verbolgen dat de directeur van het Cubaanse immigratiebureau zich zo verrijkt had aan de duizenden joodse vluchtelingen die in zijn land aanstroomden. De president wilde ook wel een graantje meepikken, maar de directeur van het immigratiebureau was niet bereid de president zijn deel van de koek te geven. Daarom had het staatshoofd op 6 mei 1939, een week voor het vertrek van de St. Louis uit Hamburg, een decreet uitgevaardigd waarin de geldigheid van toeristenvisa werd ingetrokken als het werkelijke doel van de reis vestiging in Cuba beoogde. Hun toeristenvisum was enkel goed voor een kort verblijf als toerist, maar immigreren was niet meer mogelijk. Cubaanse en Spaanse passagiers kregen toestemming van boord te gaan, alsook drie passagiers met immigratievisa. Het decreet van 6 mei ontzegde de overblijvende 907 resterende joden van de St. Louis het recht het schip te verlaten. Zij dienden de onderhandelingen af te wachten tussen de president van Cuba, de directeur van de immigratiedienst en de joodse hulpcomité's.

Deze onderhandelingen hadden maar één onderwerp: geld. In de eerste plaats geld om de Cubaanse immigratiewet na te leven. Alhoewel de joden slechts een toeristenvisum hadden waren de Cubaanse autoriteiten, mits er voldoende geld over de brug kwam, bereid om hen toch als immigranten te beschouwen. De Cubaanse immigratiewet stelde dat elke immigrant 500 dollar als borgsom moest betalen. Deze garantie moest vermijden dat nieuwkomers ten laste zouden vallen van de staat. De 907 passagiers aan boord moesten dus 453.500 dollar opbrengen. Een niet eenvoudige opgave. De joodse hulpcomité's waren bereid financieel bij te springen, maar zij waren overbevraagd. Een half miljoen joden moest Duitsland verlaten en de hulpcomité's draaiden elke stuiver tien keer om vooraleer hem uit te geven. De generositeit van de vrije wereld ter ondersteuning van de joden in Duitsland was beperkt.

De onderhandelingen tussen de joodse hulpcomité's en de Cubaanse autoriteiten bleven aanslepen. Gedurende een week bleven de passagiers van de St. Louis in het ongewisse. Vrienden en familieleden bleven om het schip cirkelen in kleine bootjes. De hachelijke situatie van de St. Louis was geen louter plaatselijke kwestie. De reis werd op de voet gevolgd door de internationale pers en was ook koren op de molen voor de haatcampagne van de nazi-regering. De spanning op het schip was te snijden. Twee passagiers konden de verdreven hoop op een nieuw leven niet verwerken. De ene sneed zijn polsen door en een andere nam een overdosis kalmeermiddelen, maar een snelle medische tussenkomst redde hen beide het leven.

Terug naar Duitsland?

Op 2 juni 1939 valt het verdict. De Cubaanse autoriteiten eisten dat het geld op tafel kwam, maar de joodse hulporganisaties wilden nog wat van de prijs afdingen. De aankomst van nog twee andere schepen met Duits joodse vluchtelingen hadden de situatie verder bemoeilijkt en de onderhandelingen sprongen af. De Cubaanse autoriteiten geboden de St. Louis de Cubaanse territoriale wateren onmiddellijk te verlaten. In de haven van Havana was de St. Louis uitgegroeid tot een toeristische attractie en haar vertrek werd gadeslagen door een menigte van honderdduizend mensen. In de hoop daar te kunnen aanmeren zette de kapitein van de St. Louis eerst koers naar Miami in het zuiden van de Verenigde Staten. Toen het schip de kust naderde vaarde een schip van de Amerikaanse kustwacht de St. Louis tegemoet. Dit ogenschijnlijk welkom was evenwel een afwijzing: de St. Louis mocht de Amerikaanse territoriale wateren niet binnenvaren.

Daarop werden Venezuela, Colombia, Paraguay en Argentinië benaderd, maar stuk voor stuk weigerden ze de joodse vluchtelingen een nieuw thuis aan te bieden. Zelfs Canada liet een onvermurwbaar neen horen. De opvarenden realiseerden zich dat het schip naar het oosten afboog en onvermijdelijk terugvaarde naar Europa. De joodse hulpcomité's polsten de Britse regering of ze bereid was de joden van de St. Louis op te nemen. Ook zij weigerde deze scheepslading te ontvangen: het kon toch niet dat de Duitse autoriteiten zomaar schepen vollaadden met joden en de wereldzeeën opstuurden op zoek naar een land dat hen zou aanvaarden. Gezien de immigratietoelating voor Groot-Brittannië verklaarden de Britten dat een opname in hun land slechts mogelijk was na hun terugkeer

in Duitsland en mits een ordentelijke aanvraag bij het Britse consulaat. Op die wijze zouden de Britten in Duitsland de voor hen interessante joodse vluchtelingen kunnen selecteren. Er zat voor de St. Louis niets anders op dan zijn tocht verder te zetten en het schrikbeeld van een terugkeer naar Hamburg doemde op.

Toch Europese gastvrijheid

Toen velen de hoop al hadden opgegeven en het schip Europa naderde verhoogden de joodse hulporganisaties hun inspanningen om dit doemscenario alsnog te voorkomen. Max Gottschalk, een belangrijk figuur binnen de joodse religieuze gemeenschap van België, werd door de joodse hulporganisaties gevraagd om de Belgische regering te overhalen een deel van de vluchtelingen op te nemen. Gottschalk kreeg ook een mandaat om de Belgische overheid waterdichte garanties te geven dat de opvang van de joodse vluchtelingen de Belgische overheid niets zou kosten. Max Gottschalk kon beroep doen op de humanitaire gesteldheid van de liberale Minister van Justitie Paul-Emile Janson. Deze bepleitte de zaak bij de Eerste Minister en op 10 juni verklaarde de Belgische regering zich bereid 250 passagiers toe te laten. Het was deze verklaring die ook de omliggende landen over de brug haalde.

In de dagen die volgden stemde Holland erin toe om 194 passagiers op te nemen, Engeland 350 en Frankrijk 250. Alhoewel het enthousiasme van deze drie landen beperkt was – Groot-Brittannië moest zelf zijn eerdere weigering intrekken - konden zij de generositeit van België niet zomaar aan zich voorbij laten gaan. Dat het hier gastlanden betrof bleek duidelijk toen de vertegenwoordigers van de vier betrokken landen op de boot zelf tussen Vlissingen en Antwerpen vergaderden over de verdeling van de joden. De landen wedijverden om de passagiers met een laag nummer op de immigratielijst van de VS daar deze het tijdelijke gastland het snelst zouden verlaten. De Fransen namen uiteindelijk 224 vluchtelingen op, de Nederlanders 181, België 214 en de Britten 287.

Nu een bestemming gevonden was voor de joodse passagiers van de St. Louis in West-Europa, onderlijnden deze landen en ook de joodse hulporganisaties dat het hier om een uitzonderlijke hulpactie ging. Stoere verklaringen werden afgelegd dat in de toekomst geen inspanningen meer zouden gedaan worden om joodse vluchtelingen op dwalende schepen een uitweg te bieden. De nazi's mochten immers niet denken dat hiermee een precedent werd geschapen. Het uitstoten van de joden uit nazi-Duitsland mocht niet zomaar aanvaard worden.

Na een reis van 16.000 kilometer liep de St. Louis op zaterdag 17 juni 1939 de haven van Antwerpen binnen, op slechts 500 kilometer afstand van haar vertrekhaven. Bij de ontscheping zorgden zevenentwintig rijkswachters voor de orde, terwijl in de kazerne nog eens twintig rijkswachters te paard paraat stonden om uit te rukken indien er ongeregelheden zouden zijn. Anti-joodse organisaties hadden immers gedreigd met betogingen. Een nazistisch gezinde jongerenorganisatie deelde in Antwerpen pamfletten uit met de tekst "Wij willen de joden ook helpen. Als ze zich op ons kantoor aanbieden geven we hen graag een gratis een stuk touw en een lange spijker". Uiteindelijk bleef het bij deze wansmakelijke actie, de passagiers konden zonder probleem ontschepen. De 181 vluchtelingen die Nederland opnam, werden op de stoomboot Jan van Arkel overgeladen en naar Rotterdam gebracht. Aangekomen in Rotterdam werden ze meteen overgebracht naar het vluchtelingenkamp Heijplaat dat omgeven was met prikkeldraad en waakhonden. De vluchtelingen die België had opgenomen vestigden zich vooral bij lotgenoten in Antwerpen en Brussel. De andere vluchtelingen vertrokken naar Groot-Brittannië of naar Frankrijk.

De Tweede Wereldoorlog zou de St. Louis vluchtelingen, met uitzondering van de 287 die Groot-Brittannië opnam, opnieuw onder het juk van de nazi's brengen. Van de 907 joodse vluchtelingen die met de St. Louis in mei 1939 nazi-Duitsland waren ontvlucht zouden er een zes-honderdtal de Endlösung niet overleven.

Het wedervaren van de St. Louis geeft aan dat men in de politieke en economisch troebele tijden van de jaren '30 allesbehalve geneigd was tot een grenzenloze solidariteit met de

joodse vluchtelingen. Het beleid van de verschillende regeringen om hun grenzen gesloten te houden voor het brute geweld waarmee joodse burgers de deur werd gewezen ging uiteindelijk niet alleen ten koste van de vrijheid, maar ook van het leven van de joodse vluchtelingen. De beslissing van de Belgische regering om als eerste haar grens open te stellen voor de joodse vluchtelingen van de St. Louis was niettemin een verwarmende geste die aangaf dat menselijkheid een deel blijft van de Europese beschaving, ook in haar donkere tijden.

Beredeneerde bibliografie:

De eerste publicatie omtrent de St. Louis was het verhaal zoals het onmiddellijk na de oorlog (1949) werd opgetekend door Gustav SCHROEDER, de kapitein van het schip, en dit onder de titel Heimatlos auf hoher See (Berlin, Beckerdruck). Begin jaren '60 publiceerde Hans HERLIN het boek Kein Gelobtes Land. die Irrfahrt des St-Louis (Nannen, 1961). De doorbraak in het na-oorlogse collectief bewustzijn is er slechts begin jaren '70 met het verhaal in romanvorm van de Amerikaanse auteurs, Gordon THOMAS en Max MORGAN-WITTS onder de titel Voyage of the Damned (New York, 1971). Dit boek kent een enorm succes. De Nederlands vertaling De reis der verdoemden werd in 1977 uitgegeven door de uitgeverij Bruna en zoon. Van het boek werd ook een film gemaakt: Voyage of the Damned met Stuart Rosenberg als regisseur. Max von Sydow speelt de rol van kapitein Gustav Schroeder en ook Faye Dunaway heeft een hoofdrol. Begin jaren '90 maakte een Iraanse vluchteling in Canada, Bahari, een aangrijpende tv-documentaire waarin het verhaal van de St.Louis gereconstrueerd werd aan de hand van getuigenissen. Ook historici bogen zich in de laatste decennia over het vluchtelingenbeleid in de buurlanden van nazi-Duitsland en het verhaal van de St. Louis komt in deze talrijke studies aan bod. Voor het Nederlandstalige taalgebied wil ik verwijzen naar mijn eigen werk: Frank CAESTECKER, Ongewenste Gasten - Joodse vluchtelingen en migranten in de dertiger jaren (Brussel, VUBPress, 1993).

Gepubliceerd in Auschwitz Bulletin 2000, oktober-december 2003, nr. 15.

Inséré 23/08/23 DOSSIER Enlevé 23/09/23

**JAN DE NUL'S LES ALIZES INSTALLED FIRST
MONOPILE AT BORKUM RIFFGRUND 3**



The 900MW **Borkum Riffgrund 3 offshore wind farm** was developed by Danish energy company Ørsted. The offshore wind project was approved by the German Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH) in October 2021. the wind farm is expected to become operational in 2025.

Divestment of stake in Borkum Riffgrund 3

Ørsted signed an agreement to divest 50% of its ownership in Borkum Riffgrund 3 to UK-based fund manager Glennmont Partners for kr9bn (\$1.41bn) in October 2021. The project cost includes the acquisition price and funding component. The transaction is subject to approvals and the final investment decision (FID) on the project. Ørsted will be responsible for developing the project under an engineering, procurement and construction (EPC) contract according to the terms of the agreement. In addition, it will be responsible for operations and maintenance for 20 years.

Borkum Riffgrund 3 offshore wind farm

Borkum Riffgrund 3 is a combination of three offshore wind projects, namely Riffgrund West 1 (420MW), Borkum Riffgrund West 2 (240MW) and OWP West (240MW). Ørsted secured the right to build the three wind farms in German offshore wind auctions held between 2017 and 2018. The company clubbed the three offshore wind projects into one and renamed the project Borkum Riffgrund 3 in September 2019.

Borkum Riffgrund 3 location and details

The Borkum Riffgrund 3 offshore wind farm is located in the German waters of the North Sea, off the coast of Lower Saxony. It will be constructed near Ørsted's existing Borkum Riffgrund 1 and Borkum Riffgrund 2 wind farms. Borkum Riffgrund 3 will be equipped with 83 Siemens SG 11.0-200 DD offshore wind turbines, which are based on direct drive technology. Each turbine will have a nominal output of 11MW and feature 97m-long blades with a swept area of 31,400m² (337,986ft²). Each monopile for the Borkum Riffgrund 3 offshore wind farm will have a length of up to 100m, diameter of 10m and weight of 1,200t. The monopile foundations will be installed at water depths between 28m and 34m.



Power purchase agreements

A ten-year corporate power purchase agreement (CPPA) was signed with Covestro, a high-performance polymer materials supplier based in Germany, in December 2019 for the off-take of 100MW of the output from the Borkum Riffgrund 3 wind farm.

Ørsted signed another CPPA with Amazon to supply 250MW for ten years in December 2020. The CPPA, which is the biggest PPA ever for offshore wind in Europe, will support Amazon's target of using 100% renewable power by 2030.

German food retailer REWE Group signed a ten-year agreement to purchase 100MW of power from the offshore wind farm in September 2021.

Grid connection

The power generated from the project will be transferred to the grid by the DolWin epsilon offshore converter platform. The 900MW DolWin5 high-voltage direct current (HVDC) transmission system will link the turbines to the DolWin epsilon converter platform using a 66kV connection to transmit three-phase alternating current (AC). The direct connection between the wind farm and offshore platform will eliminate the need for substations. The three-phase AC power will be converted into direct current (DC) at the DolWin epsilon platform and transported over 100km through a submarine cable to the landing point in Hamswehrum. A 30km-long land cable will provide the connection between Hamswehrum and the converter station in Emden. The electricity will be converted back into three-phase AC before being fed into the extra- high-voltage grid. The converter platform will provide accommodation for 50 people and include a helicopter landing pad, crane and lifeboat. The commissioning of the grid connection system is expected in 2024.



Financing for Borkum Riffgrund 3 wind project

Ørsted led the financing package for the project, while Glennmont co-arranged it. The debt facilities will be provided by eight banks, namely Natwest, ING, Bank of China, Santander, Helaba, ABN AMRO, SEB and Siemens Bank.

Contractors involved

Ørsted signed contracts with Bladt Industries and Steelwind Nordenham in September 2021 for the supply of 107 monopile foundations for Borkum Riffgrund 3 and Gode Wind 3, a 242MW offshore wind farm being developed in the German North Sea by Ørsted. Steelwind Nordenham is responsible for the supply of 66 monopiles, while Bladt Industries will provide 41 monopiles.

In October 2021, Jan De Nul Group was contracted to transport and install monopile foundations and an offshore substation topside at the Ørsted Borkum Riffgrund 3 and Gode Wind 3 projects. Safety science and service provider for the renewables industry UL was awarded a contract to certify turbines and foundations for the project in July 2021.

Siemens Gamesa Renewable Energy was selected as the preferred turbine supplier for the project in March 2020. The preferred supplier award also included a service and maintenance agreement for five years. Offshore wind energy services company Seaway 7 was named the preferred contractor for the transport and installation of wind turbine generators for the Gode Wind 3 and Borkum Riffgrund 3 wind farms in October

2021. The company will perform the installation using its jack-up installation vessel VIND1. The DolWin epsilon offshore platform is being developed by TenneT, a European transmission system operator. TenneT selected the consortium of Aibel and Keppel FELS for the offshore grid connection in May 2019. Keppel FELS is responsible for the manufacture of the DolWin epsilon offshore platform steel structure at its shipyard in Singapore. Aibel will install DolWin epsilon with the converter and transformers at Haugesund, Norway, following the completion of the construction.

Hitachi ABB was subcontracted by the consortium to supply the extra-high voltage DC technology to minimise power losses during transmission. Prysmian Group received a contract to supply, install and commission a HVDC 320kV cross-linked polyethylene (XLPE)-insulated submarine and land power cable connection, as well as the associated fibre optic cable system for the Dolwin5 project. The emergency gensets for the DolWin epsilon converter platform will be provided by mtu, a power products and solutions brand of Rolls-Royce. German law firm Hengeler Mueller provided advisory services to Ørsted for the stake sale and its financing.

Inséré 24/08/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 24/09/23

Ph pushes for inclusion of seafarers concern in revised IMO strategy on GHG reduction from ships



The Philippines has strongly advocated for the recognition and inclusion of seafarers' concerns in the revised International Maritime Organization (IMO) strategy on greenhouse gas (GHG) reduction from ships.



This call to action was made during the 80th session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC), which concluded with the adoption of the 2023 IMO Strategy on GHG Reduction from Ships. During the deliberations at the 15th session of the Intersessional Working Group on GHG from 26-30 June 2023, the Philippines emphasized the imperative of addressing seafarers' interests in the strategy. Ambassador Teodoro Locsin, speaking at the opening of the 80th MEPC session, reiterated the crucial role of seafarers in achieving the shipping industry's decarbonization objectives.

The Philippines has welcomed the adoption of the 2023 IMO Strategy on GHG Reduction from Ships as a clear demonstration of the organization's commitment to combating climate change. Notably, Item 3 in the MEPC resolution, which endorses the revised strategy, acknowledges the significance of addressing the human element and the impact on seafarers and other maritime professionals in ensuring a safe implementation of the strategy.

Specifically, the strategy's provisions in items 5.5 and 5.6 emphasize the need for a comprehensive approach to regulating safety in ships utilizing zero or near-zero GHG emission technologies, fuels, and energy sources. Furthermore, these items underscore the importance of assessing the strategy's effects on seafarers and other maritime professionals, urging the IMO to evaluate its instruments, guidance, and training standards to facilitate an equitable transition that leaves no one behind. In addition, the Philippine delegation expressed its support for setting the ambitious goal of reaching net-zero greenhouse gas (GHG) emissions from international shipping by 2050. Recognizing the urgent need to address climate change, the delegation emphasized the importance of scaling up and enhancing programs and partnerships for technical assistance and capacity building. These initiatives would particularly benefit developing countries, least developed countries (LDCs), and small island developing states (SIDs) in their transition towards sustainable shipping practices. The Philippine delegation reaffirmed its commitment to working collaboratively with other nations and industry stakeholders to achieve the shared goal of reducing GHG emissions from international shipping. By setting ambitious targets, enhancing technical assistance, and conducting thorough impact assessments, the delegation aims to foster a sustainable and environmentally responsible maritime sector.

As part of the capacity-building efforts to support the implementation of the revised strategy, the IMO may develop a training and skills program for seafarers focused on reducing GHG emissions from ships. This program could be funded through initiatives such as the Integrated Technical Cooperation Program (ITCP) and GHG Technical Cooperation Trust Fund, as well as other programs sponsored by member states. The Philippine delegation, headed by Ambassador Locsin, comprised key representatives including Ms. Sonia B Malaluan, Deputy Administrator for Planning at the Maritime Industry Authority (MARINA); Director Marc Anthony Pascua from MARINA-NCR; Vice Admiral Robert

Patrimonio from the Philippine Coast Guard (PCG); Minister Ana Marie Hernando, Alternate Permanent Representative to IMO; Maritime Attaché Atty. Jean Pia; Technical Adviser Capt. Neil Azcuna, along with other delegates from the Philippine Ports Authority (PPA), Climate Change Commission (CCC), Department of Science and Technology (DOST), PCG, and MARINA. Their active participation in the deliberations was facilitated through a hybrid facility. The Philippines remains committed to collaborating with international partners to address climate change concerns within the maritime industry and ensure the fair and just transition of seafarers and other maritime professionals.

Inséré 25/08/23 DOSSIER Enlevé 25/09/23

How to navigate demand for anchor handlers in offshore oil and renewables

by Martyn Wingrove



*The **EDT AEOLUS** outbound navigating the Westerschelde*

Demand for a new generation of anchor and mooring handling vessels will rise as more floating wind projects are developed and oil and gas exploration increases. Market supply, future demand and the need for new mooring and anchor handling ship designs were outlined during Riviera Maritime Media's Navigating demand for anchor handlers: challenges and opportunities webinar. This event was held 30 March 2023 during Riviera's Offshore Energy Webinar Week with Fearnley Offshore Supply market analyst Jesper Skjong and Oceanic marine advisor and master mariner Pål Måløy on the panel. They discussed how rising floating wind projects will impact the market for anchor handling tug/supply (AHTS) vessels as demand from the offshore oil and gas industry is expected to soar, the main requirements for these vessels and whether a new generation of AHTS ships will be required to install anchors and moorings. Technical and operational challenges associated with anchor handlers, power requirements, winching capabilities and environmental sustainability challenges were debated. Mr Skjong said floating wind and offshore oil and gas markets in the North Sea, Brazil and deepwater West Africa require large AHTS vessels of more than 18,000 bhp, which makes up around 10% of the total AHTS fleet. The current competitive fleet of AHTS vessels with more than 220 tonnes of bollard pull is 92 vessels with utilisation of 70% and term-charter rates of US\$40,000-\$50,000 per day. This is expected to jump during peak times as demand increases in 2023.

and 2024. There are 1,480 AHTS vessels worldwide in the commercial market and more than 200 cold stacked, with limited expectations of being reactivated. Mr Skjong said global demand is about 1,040 AHTS and will rise to around 1,190 in 2024. "Not considering the long and short-term stacked vessels, commercial utilisation is around 70% and will be 80% at end of this year, with the market back in balance early in 2024," Mr Skjong said, adding day rates on the spot market were in excess of US\$100,000 at peak times in Q3 2022 in the North Sea and could exceed these highs this year. He expects there will be shortages of available AHTS vessels in 2024, as some are mobilised to support deepwater drilling and production developments in West Africa and for floating wind projects in northern Europe. As more floating wind turbines are installed over the next 10 years, they will require far more AHTS vessels and put pressure on those available for offshore oil and gas. Mr Skjong said there were plans to install 350 floating turbines in 2023-2026 and 800 in 2027-2029, mostly in European and Asia-Pacific markets. There could be 4,500 floating wind turbines installed in the next decade. When the current available commercial fleet of AHTS vessels is considered, supply will run out in 2029. "It is likely to be tight on the supply side going forward," said Mr Skjong.

"Offshore operations in the future will include all types of energy production and will need highly advanced vessels with demand from both oil and gas and floating wind." Newbuild AHTS ships will be required for both markets, with different designs of vessels for the growth markets. Mr Måløy introduced a new design for a mooring handling and construction vessel (MHCV) that could work as an AHTS in the oil and gas industry and be an efficient service provider in the growing floating wind market. Oceanic and Sirius worked together on the design of two MHCVs with 310 tonnes of bollard pull and different main and A deck areas for storing mooring and anchor equipment. «Vessels need high capacity for operational efficiency," said Mr Måløy. "There will be heavy volumes of mooring equipment and several months for laying mooring lines and hook ups."

This will put heavy loads on crew that will resemble a production line of repetitive work for installing hundreds of mooring lines and anchors during a campaign.



"We have done a lot of work to improve safety and efficient handling of future mooring solutions, and reduce the workload on the deck to a minimum," said Mr Måløy. "There is a lot of flexibility to optimise operations and these vessels are designed to load high volumes of equipment in different combinations. Sirius designed a standard MHCV with overall length of 114 m, beam of 30 m and depth to main deck of 11 m. It has 1,125 m² of space on the main deck and 270 m² in the equipment room below deck. The XL version has overall length of 134 m, beam of 30 m and depth to main deck of 11 m, with 1,575 m² of space on the main deck, 865 m² on the A deck and 360 m² in the equipment room below deck. Both have a bollard pull in mechanical mode of 310 tonnes, but Mr Måløy expects

achievable bollard pull to be more than 400 tonnes. On both, there would be direct deployment and recovery from all drums over a stern roller. "There will be high versatility, with the ability to work within different market segments," said Mr Måløy. They were designed with floating wind installation work primarily in mind, but are also adapted to support rig moves and moorings, subsea construction and mooring floating production systems. With these MHCVs, "operators can take mooring logistics to the next level," said Mr Måløy. "The next generation will facilitate drilling optimisation, reducing rig time and improving rig moves. But in the next 10-20 years, floating wind will change vessel requirements."

Webinar poll results

Attendees were asked to vote on a series of poll questions during the webinar. Here is a summary of the results. To what extent are end-clients willing to tolerate lower-specification AHTS vessels in a market that looks like it will be tight for some time to come?

-	Strongly	willing:	4%
-	Somewhat	willing:	51%
-	Slightly	willing:	34%
-Not willing at all: 10%			



The FAIRPLAY 27 arriving in Aberdeen from Rotterdam

Do you believe the offshore industries of oil and gas and floating wind will use the same categories of AHTS vessels for **commissioning, operation and maintenance duties in the 2030s or will these industries develop unique categories of AHTS vessels?**

- Same fleet with tier-based categorisation: 44%
- Separate and distinct fleet for each industry: 46%
- Uncertain/don't know: 10%
- Given the trend of increasingly larger wind turbine sizes, do you anticipate...
 - Vessel capacities will continue to grow as long as turbine sizes do: 36%
 - The market will adopt more efficient solutions: 46%
 - A turbine size standard will be established with market maturity: 18%

Given new fuels may not be readily available in the areas where next-generation AHTS vessels will operate, how critical is

- Absolutely crucial: 14%
- Very important: 51%
- Somewhat important: 26%

Not very important: 6%
Not at all important: 3%

To what extent do you believe vessels should be designated exclusively for installing mooring systems for the floating wind industry, as opposed to being adaptable to other market segments?

- Vessels should be exclusively designed for installing mooring systems for the floating wind industry: 0%
- Vessels should mainly be used for installing mooring systems for the floating wind industry, but should have some capability to work in other markets: 32%
- Vessels should have a balanced approach between installing mooring systems for the floating wind industry and working in other markets: 60%
- Vessels should primarily be used in other market segments, but they should be adaptable to install mooring systems for the floating wind industry: 8%

How concerned are you about the workload on deck during prolonged periods of prelaying mooring spreads?

- Extremely concerned: 5%
- Very concerned: 23%
- Moderately concerned: 45%
- Slightly concerned: 22%
- Not concerned at all: 5%

Which of the following solutions do you believe offers the most promise in terms of reducing the workload and enhancing safety for deck crew when prelaying mooring spreads over extended periods?

- Implementation of automation technology: 4%
- Upgrading mooring system designs: 7%
- Improving vessel design to minimise workload and increase safety: 37%
- More extensive crew training: 11%
- Reducing the duration of prelay mooring spread operations through better planning and logistics: 41%

Source: Riviera Maritime Media

Inséré 26/08/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 26/09/23

Haven gezocht voor brandende 'Fremantle Highway'



Er wordt gezocht naar een haven die het al zes dagen brandende autoschip 'Fremantle Highway' wil ontvangen van zodra dat mogelijk is. Intussen wordt het door de bergerscombinatie Multraship/Smit Salvage traag naar een tijdelijke ankerplaats geslept.

Zondagnamiddag 30 juli 2023 is gestart met het sinds dinsdagavond 25 juli brandende autoschip 'Fremantle Highway' naar een tijdelijke ankerplaats te slepen. De rook was aanzienlijk verminderd en de windrichting veranderd, zodat de bemanningen van de schepen van de bergerscombinatie Multraship/Smit Salvage er niet meer door gehinderd werden. Nadat ook een extra sleepverbinding gerealiseerd werd, vertrok het konvooi naar een locatie 16 kilometer ten noorden van de Waddeneilanden Ameland en Schiermonnikoog.

"De aankomsttijd is nog steeds sterk afhankelijk van het weer, de rook, de stroming en het getij", meldt Rijkswaterstaat. "Het schip wordt door twee sleepboten Salvage langzaam en gecontroleerd verplaatst. De tocht verloopt aan een snelheid van ongeveer 3 knopen of 5,5 km per uur." Vanmorgen – 31 juli – om 8.00 uur moest de 'Fremantle Highway' nog 18 mijl (33 km) naar de beoogde tijdelijke plek afleggen.

Uiteindelijk naar haven

"Gedurende het slepen wordt er continu gemonitord op onder andere de stabiliteit van het schip. Ons oliebestrijdingsvaartuig 'Arca' blijft in de buurt. Ook andere schepen van Rijkswaterstaat en Duitsland zijn op afroep beschikbaar mocht er olieverontreiniging optreden. We zetten alles op alles om de schade voor mens en omgeving zoveel mogelijk te beperken", zegt Rijkswaterstaat.

De brand is weliswaar in hevigheid afgenomen, maar de bergers kunnen nog niet aan boord gaan om de conditie van het vaartuig volledig in te schatten. "Uiteindelijk willen we, zodra

de situatie aan boord dat toelaat, het schip naar een nader te bepalen haven verslepen. Welke haven dat zal zijn is nog niet bekend.”

Inséré 27/08/23 DOSSIER Enlevé 27/09/23

US\$20bn of spend is needed to build 200 new vessels”

by Admir Cavalic

Written by David Matthews, Head of Strategy Clarksons Renewables

Clarksons sets out today’s reality if the Wind sector is to achieve its ambitious targets for tomorrow.

Countries around the world have set ambitious targets around Wind energy production for 2030. But with Wind booming and Oil & Gas back in a big way – does the industry have the Offshore wind vessels required to keep pace with demand?

Soaring global demand for carbon-free energy

While at first glance the slowdown in final investment decisions (FID) for Renewables projects in 2022 suggests the market is stagnating or perhaps even slowing, the reality could not be further from the truth. Offshore wind is currently experiencing significant growth in new markets around the world due to soaring global demand for carbon-free energy that supports climate commitments while also providing energy independence and security. The result is a dramatic uptake in new Offshore wind projects. The reduction in FIDs is, in fact, most likely due to interest rates, hyperinflation and COVID-related delays. Investors have delayed signing on the dotted line either because they weren’t happy with the rate of return on those projects (due to inflation) or because things were just running slow (due to COVID). The combination of the global pandemic and international financial uncertainty has meant many projects have been pushed to the right, resulting in work that would otherwise have already been started being moved into the back half of the decade.

Offshore wind is going global

Several new countries are making large commitments to building out Offshore wind farms, including the US, Taiwan, Poland, France, South Korea and Japan to name just a few. Offshore wind is truly going global with numerous nations now releasing auctions for new Offshore wind projects, but challenges are beginning to emerge, and we are already starting to see gaps in the market when it comes to the supply of the necessary Offshore wind logistics vessels. While this may be great news for ship owners and yards, any lack of supply chain is of course less welcome for developers, causing prices to rise and difficulties in securing favourable terms and conditions for their projects. While Offshore wind development is gathering pace on the global stage and new markets are starting to move forward, the bulk of the supply chain and vessel owners in the market are still based in Europe, specifically Norway, Denmark, the Netherlands and the United Kingdom. Furthermore, we should not forget the material impact on the global supply chain when Asian or US players contract European vessels at increasing day rates and cost to complete/execute their projects.

Rapid growth of the installed base and the next generation of Offshore wind vessels

Calculations from Clarksons’ Renewables advisory team show that 30,000 turbines and foundations are expected to be installed by 2030 – this excludes China and floating wind.

The Wind Turbine Generator (WTG) installation rate per year is set to double: previously running at 700 – 1,000 WTG/year, from 2025 onwards this should increase to more than 2,000 WTG/year. It is interesting to note also that while +/-10MW turbines are currently the norm, Clarksons believes we will see WTG size mostly around the 15 – 18MW size up to 2030 (although opinions differ on this), with the next generation of Offshore wind vessels needing to be designed for +20MW turbines.

The Offshore vessels required across the lifecycle of an Offshore Wind farm project

Recent analysis by Clarksons found that 50 vessels were involved in the construction of just one UK wind farm over a two-year period. When you extrapolate these figures to account for the huge number of upcoming projects on a global scale, it is clear to see both the massive challenges faced by the Renewables industry as well as the equally significant opportunities presented for those willing to be bold in their decision-making. This is an area in which we here at Clarksons come into our own: we have extensive experience in supporting clients looking to invest in new tonnage and our specialist team is primed to help those looking to capitalise on this pivotal period in Renewables.

The coming decade is likely to bring unprecedented demand for vessels to service Offshore wind projects. With continued dramatic growth of the installed base forecast, every new wind farm project will require a whole new group of vessels to look after it over the course of its lifetime. As such, there will be a huge surge in demand for new maintenance vessels, Service Operation Vessels (SOVs), Construction Support Offshore Vessels (CSOVs), Crew Transfer Vessels (CTVs) and Jack Up Vessels (JUVs) on an ongoing basis to maintain these wind farms over the course of their 20- to 30-year lifespan.

It is also worth noting at this point that the recent resurgence of Oil & Gas is drawing vessels away from Offshore wind projects: vessel owners who decided to utilise their tonnage in Wind following the Oil & Gas price crash in 2014 are now once again using these vessels for their original purpose.

Can Offshore wind vessel supply keep up with demand?

To put it bluntly – no! Even if some projects are not developed as planned, thereby reducing demand a little, we are still predicting gaps in vessel supply. These gaps will inevitably have major consequences, including delayed projects and high day rates. Significant investment in new tonnage is the only solution, but there is still uncertainty in some corners over whether larger vessels have a long and viable life. We do believe however there are opportunities to address this hesitancy, for example: Developers need to take a new and more proactive approach to help the supply chain meet the challenges presented by larger turbines and foundations. Long-term contracts to support construction of new vessels and even direct investments in suppliers will be critical if the supply chain is to match the ambitions of turbine producers and developers. Furthermore, collaborative business models could unlock financing that otherwise would be unavailable for many suppliers by lowering the cost of capital, reducing equity needs and providing confidence to investors.

Governments could step in and support investments in vessels. We have seen this approach taken in the US with MARAD offering financing specifically designed to stimulate the growth and modernization of the US Merchant Marine and US shipyards. This includes offering up to 87.5% financing, repayment periods up to 25 years, fixed or floating rates, and interest rates comparable to US Treasury rate for comparable-term securities.

Green funding schemes could create more favourable finance terms to assist owners with lending by lowering the equity required in relation to the amount they need to borrow.

The bottom line is that numerous countries have set ambitious targets for wind production by 2030 and in order to facilitate this level of growth, the sector needs to develop manageable ways to bring this amount of supply online and identify any bottlenecks in the supply chain. However, if a combination of longer-term contracts, government-secured

finance, and better lending terms were adopted globally for Offshore wind, we could see potential vessel bottlenecks quickly disappear.

US\$20bn of investment required to build 200 new ships by 2030

At present, all Offshore wind vessel segments look to be undersupplied for the remainder of the decade, meaning significant and prompt investment in vessel newbuilding is needed if the industry stands a chance of keeping pace. In fact, estimates from Clarksons suggest that US\$20bn of investment is required globally to build 200 new ships if the Renewables industry is able to meet its 2030 targets for Offshore wind production. Key Offshore wind vessels that are undersupplied include Cable Lay Vessels (CLV), CSOV, Foundation and WTG installation vessels. While there may be some hesitation about proceeding with vessel newbuilding projects due to increased build costs, this must be put into context: CSOV – these vessels are now 40% more expensive to build than two years ago but crucially, day rates have also been on the rise. The resurgence of Oil & Gas means these vessels are being taken out of Wind, leading to higher day rates, longer-term contracts and better T&Cs for owners. Over the last six months, we have seen day rates double suggesting there is still a very good business case for building new ships. Plus, CSOVs are being chartered and sold out quicker and earlier each year, leaving wind farms with limited options.

CLV – this complicated and specialised vessel type has a limited group of potential owners globally. Inter array and export cable vessels are down 10 vessels each based on forecasted demand. As a result, day rates in 2026 are expected to be x2.5 of those seen today, with 2025 predicted to be a very difficult year with undersupply.

WTIV – while there are lots of capable vessels for 15MW WTG, sites could limit the vessel, requiring larger vessels with longer legs, larger overturning moment, and higher hook heights. Despite new vessels arriving in 2025, some are already booked for the remainder of the decade and undersupply remains a reality. Owners are being selective about which deals they accept based on site conditions, client pipelines and T&Cs. As a result, day rates are predicted to increase north of \$250k for Tier-1 WTIVs and could go higher.

Across all vessel types, the reality is stark: unless we get more vessels, we will not be able to build out 2030 targets. Projects will be delayed or come to a grinding halt. In the simplest of terms – failure to invest now in bringing those vessels to market means that 2030 targets will not be achieved.

Frederik C. Andersen, Managing Director of Renewables at Clarksons, commented:

“It is clear that we are at a pivotal moment in time for vessel development for Offshore wind projects. Right now is the sweet spot for Offshore wind vessel development; we’re at a point where there are opportunities for ship owners and investors, the likes of which have rarely been seen before. “Here at Clarksons, we’ve been successful at getting involved in the financing and building of new vessels to serve these projects. Last year alone we were involved in new vessel build sales for Jack Ups, SOVs and CSOVs, and the industry is only growing. Our specialist team is in place with the skills and knowledge to help clients capitalise on this and help deliver what the world is looking for. “We have the insight, contacts and skills to give clients the confidence they need to know they are making well-informed decisions that will reap rewards for years to come. Thanks to our extensive experience and ability to leverage the combined strength of the wider Clarksons Group, we are able to support clients with every aspect of Renewables projects. Whether that’s assisting developers with chartering vessels for their new project or helping vessel owners looking for support with design, negotiating prices, setting up finance, and finding contracts for these vessels.”If you are interested in finding out more

about how Clarksons can support your Offshore Wind projects, please contact renewables@clarksons.com.

Inséré 28/08/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 28/09/23

Logeren als een havenmeester in historische ambtswoning Brugge

16 jul 2023



Kurt Casteleyn en Peter Hollez in vakantiehuis Havenhuis Brugge

In Brugge opende een vakantiehuis in de historische ambtswoning van de havenmeester uit 1907, met smaakvolle maritieme accenten. Niet minder dan tien jaar werd gewerkt aan de restauratie van het gebouw.

Eind juni arriveerde een groep Amerikanen als de eerste vakantiegasten in het Havenhuis in Brugge. Eindelijk, na tien jaar nauwgezette restauratie van de voormalige ambtswoning van de havenmeester van de Maatschappij van de Brugse Zeehaven (MBZ). "Het gebouw was in een erbarmelijke staat en de vereisten van de stedelijke dienst monumentenzorg waren niet van de minste", zeggen Kurt Casteleyn en Peter Hollez. Ze zijn vennoten van het creatief bureau PK Projects, dat het gebouw aankocht en op de benedenverdieping kantoor houdt. "Mochten we toen geweten hebben wat we nu weten, dan zouden we er wellicht niet aan begonnen zijn." Door insijpelend water was de gevel gebarsten, veel ramen waren dichtgetimmerd of met plastic overspannen, plafonds waren verlaagd en grote ruimten waren in kleine hokjes opgedeeld. Heel veel elementen waren verdwenen of beschadigd: dakbalken, beeldhouwde ornamenten, schouwen, dakkapellen, smeedwerk, tegelvloeren enzovoort. "De plannen in het stadsarchief waren beter bewaard dan het gebouw zelf. Maar we waren gefascineerd door het verhaal en de grootsheid van het pand. Met veel geduld en creativiteit is het gelukt om de vroegere grandeur met hedendaags comfort en design te combineren."

Storytellers vonden ruïne

Vormgeverscollectief PK Projects heeft sinds 1987 een reputatie van storytellers die vorm en inhoud geven aan tentoonstellingen en openbare expositieruimten. "Tien jaar geleden barstte ons huurkantoor uit zijn voegen. Dit gebouw stond voor een betaalbare prijs te koop, maar was een ruïne. Gelukkig zagen wij wel de mogelijkheden. Wij zijn het nu eenmaal gewoon van met woorden en beelden te werken, onder meer in historische

contexten. De hele geschiedenis van Brugge is met de zee en scheepvaart verbonden”, vertelt Casteleyn.

Hier startte het hedendaagse luik van de Brugse havenactiviteiten
Het woord 'historisch' is in het Havenhuis op zijn plaats: hier startte het hedendaagse luik van de Brugse havenactiviteiten. “In het begin van de 20e eeuw ontstonden de haven van Zeebrugge en de nieuwe haven tegenaan de binnenstad van Brugge. Hier aan het begin van de Lodewijk Coiseaukaai had het havenbestuur MBZ zijn neogotische hoofdkantoor tot aan de verhuis naar Zeebrugge in de jaren '80. Het havengebied was hier met een bareel en een wachthuisje afgesloten. Daarnaast woonde en werkte de havenmeester.”



Voormalige ambtswoning Havenhuis Brugge

Kogelgaten

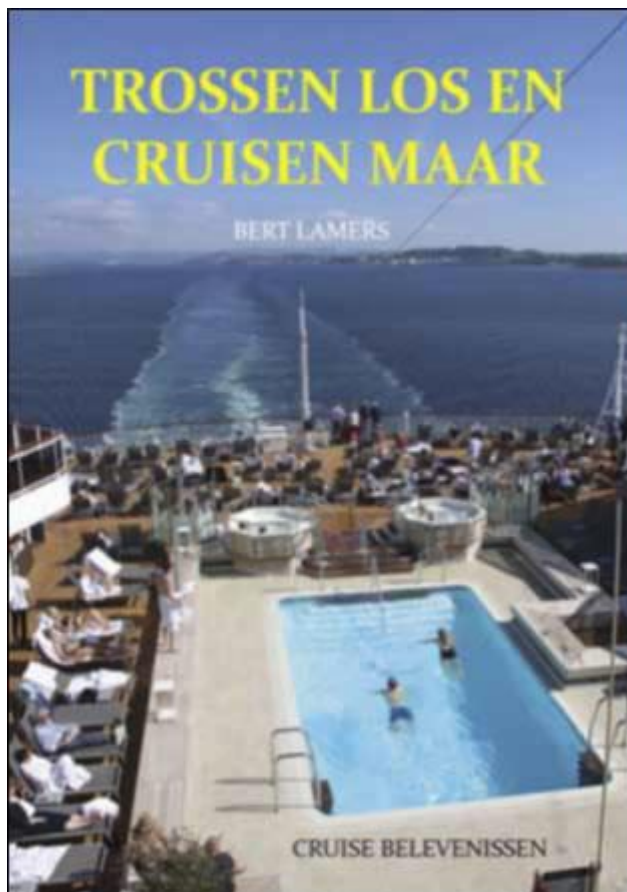
De havenmeester stond hoog in aanzien en dat is aan de residentie te zien. “Dit is een groot gebouw met vier schoorstenen, volledig onderkelderd en met voor die tijd veel comfort. Op de zolder vonden we bijvoorbeeld de restanten van een hemelwaterbekken voor stromend water. Er waren ook al spouwmuren, wat in 1907 zeer vernieuwend was. In de tuin lagen een zwembad en tennisveld. Hier hebben een tiental havenmeesters met hun gezin gewoond”, vertelt Casteleyn terwijl hij ons rondleidt.

“Als originele elementen konden we onder meer de trap en de plafonds behouden. In de gevel zitten nog kogelgaten uit de Eerste Wereldoorlog. Er werd zwaar gevochten voor onder meer de vlakbij gelegen Duitse duikbootbasis. De nieuwe inrichting is modern maar met in elke kamer als blikvanger een historisch maritiem element. We maakten uitvergroete replica's van documenten zoals de affiche van de opening van de haven Brugge-Zeebrugge, een aandeel van MBZ, toeristisch promotiemateriaal voor Zeebrugge, een folder van de pakketboot Jadotville enzovoort. Van het gebouw zelf vonden we maar één oude foto terug: in volle oorlogstijd in 1916. Met al die grafische accenten bieden we een belevenis aan.”

Inséré 29/08/23 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 29/09/23

“TROSSEN LOS EN CRUISEN MAAR”

BOEKBESPREKING door Carla Costima



Bij maritieme uitgeverij De Alk B.V. verscheen onlangs "**Trossen los en Cruisen maar**", geschreven door de bekende cruise-expert **Bert Lamers**.

Als jong broekie scheepte Bert in mei 1969 in voor zijn eerste cruise. 54 Jaar later heeft hij als journalist, reisleider en privépersoon 92 zeereizen, waarvan 71 cruises, met meer dan 100 verschillende schepen over de gehele wereld gemaakt. Van die 92 zeereizen heeft hij tussen 1988 en 2007 zesentwintig maritieme groepsreizen georganiseerd en begeleid. Die groepsreizen vonden aanvankelijk plaats onder de vlag van het maritieme maandblad 'De Blauwe Wimpel' maar later onder eigen verantwoordelijkheid van Poseidon Travel. Deze groepsreizen kregen algemene bekendheid als de Wimpel- en Poseidonreizen. Eind mei 2007 werd de laatste Poseidonreis met het **s.s. Oceanic** uitgevoerd. Tijdens al zijn zeereizen heeft de schrijver heel bijzondere avonturen en belevenissen meegemaakt. De één was nog mooier

en/of humoristischer dan de andere. In '**Trossen los en Cruisen maar**' heeft de auteur 52 van die bijzondere verhalen/belevenissen op humoristische wijze beschreven.

"**Trossen los en Cruisen maar**" (ISBN 978 90 5961 270 9) telt 160 pagina's, geheel in kleur uitgevoerd en met 170 foto's rijk geïllustreerd. Het boek kost € 28,90. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij uitgeverij De Alk in Sint Pancras. www.alk.nl

Inséré 29/08/23 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 29/09/23

De Zuid-Nederlandse Prize Papers



De archiefdozen waarin de 'gekaapte brieven' of boorddocumenten zijn gerangschikt, werden vaak nog nooit eerder geopend. (VLIZ / Wim De Winter)

Onderzoek naar de geschiedenis op zee aan de hand van 18de-eeuwse boorddocumenten

Wim De Winter

Het VLIZ voert sinds 2017 historisch en socio-economisch onderzoek uit naar de interactie tussen de mens en de zee. Centraal hierbij staan achttiende-eeuwse oorlogen op zee. Deze turbulente tijden laten bijzondere sporen en getuigenissen na die een unieke inkijk bieden in de toenmalige maatschappij rond de Noordzee. Hiervoor benutten we een bijzondere bronnencollectie, nooit eerder voor Vlaanderen ontsloten. Dit Prize Papers archief bevindt zich in The National Archives te Kew (Verenigd Koninkrijk). Een omvangrijke reeks pas ontdekte 'gekaapte brieven' of boord documenten geeft een veelzijdig beeld van vervlogen tijden op zee. Maar wat zijn deze Prize Papers eigenlijk? En hoe belandden Zuid-Nederlandse bronnen, want zo heetten onze streken toen, in Britse archieven?



De maritieme historici van het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) doorzoeken en scannen het Prize Papers archief in The National Archives te Kew (Verenigd Koninkrijk). De bewaarde documenten onthullen na de ontcijfering van het oude handschrift (paleografie) een verhaal. Net alsof we door een verrekijker naar het verleden turen. (VLIZ / Wim De Winter)

Tijdscapsules uit de britse admiraliteitsrechtbank

Tijdens oorlogen op zee vormden gekaapte brieven een belangrijk deel van de buit voor officiële Britse kaperschepen. Zij namen alle aan boord van vijandelijke schepen aanwezige documenten in beslag om aan het Britse Admiraliteitshof te tonen dat hun kaping legitiem was. Daarmee konden kapers immers de nationaliteit van de kapitein en de herkomst van de lading bewijzen, en zo het gekaapte schip en haar lading rechtmatig veilen. Een hele reeks van deze boorddocumenten, per schip gerangschikt, bleef gedurende eeuwen in de Tower of London bewaard, tot hun ontsluiting door The National Archives (TNA) in Kew.

Voor de Vlaamse havens Oostende, Nieuwpoort en Brugge zijn deze documenten nauwelijks onderzocht. Het VLIZ neemt hierin het voortouw, in samenwerking met nationale en internationale onderzoekspartners. Focus ligt momenteel op bronnen voor de periodes van de Spaanse Successieoorlog (1701-1714), de Zevenjarige Oorlog (1756-1763), en de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog (1775-1783). Tijdens deze oorlogen dienden de Vlaamse havens als basis voor kapers en vissers, en als internationaal kruispunt voor riskante handelstochten. Intussen bleven de mensen op zee in contact met het thuisfront via brieven. Brieven die verrassend snel vanuit havens en op zee circuleerden.

De 'gekaapte brieven' laten toe om de tochten en leefomstandigheden van bemannings leden te volgen. Doordat deze manuscripten zijn bewaard zoals op het tijdstip van de kaping aangetroffen, kunnen we als vanuit een tijdscapsule zien hoe verschillende actoren hun eigen maritieme geschiedenis beschreven.

Zo bespieden we het maritieme verleden via persoonlijke brieven van zeelieden, soms door hun eigen hand of die van een geliefde of zakenpartner geschreven.

Ze tonen ons een beeld van het kleinmenselijke verhaal van zeelieden, maar onthullen ook de grote internationale handelstromen op zee. Vermits ze het product zijn van kaping in oorlogstijd, zien we daarin ook hoe oorlog de zeevaart verstoorde – en hoe dit kansen creëerde voor kapers en ondernemende kapiteins of kooplieden. Geografisch ligt de nadruk

op de Noordzee en de Atlantische handel naar Franse of Schotse kusten, maar evenzeer vinden we verre internationale tochten terug die strekten van onze Noordzeehavens tot aan de Middellandse Zee of de Caraïben. Persoonlijke brieven beschrijven de moeilijke reis en de oorlogsomstandigheden, terwijl kooplieden hun zakelijk advies rond handelsroutes en hun netwerk van commerciële contacten aangeven. Bemanningslijsten en handelsdocumenten getuigen ook van Oostendse arbeidsmigratie naar Duinkerke, en van menselijke arbeid op zee. Ladingsbrieven tonen ons de rol van Oostende en Brugge als tussenhavens in maritieme smokkel, het belang van hun economische rol in de wijnhandel met Frankrijk, en ook de onrechtstreekse invoer van koloniale producten zoals suiker en tabak. Tenslotte komt ook het leven op zee aan bod: hoe men diende te navigeren tussen zandbanken of ijsvelden, hoe men poogde om blokkades van vijandige kapers te omzeilen, en hoe men omging met de voedselbevoorrading aan boord. Deze geschiedenis op zee was steeds verbonden met de havengemeenschap.

Gekaapte brieven en gekaapte kapers

In dit artikel volgen we de tochten en leefomstandigheden van enkele zeelieden en hun familieleden aan de hand van hun manuscripten. Wanneer we de archiefdozen openen waarin deze documenten zijn gerangschikt, zijn we vaak de eersten die ze te lezen krijgen. Terug naar het moment van kaping en inbeslagname, komen we eerst uit bij de kapers zelf.

In tegenstelling tot wat men weleens zou kunnen denken zijn kapers geen piraten.

We vinden tussen de Prize Papers dus geen 'piratenbrieven' terug. Wat we wel aantreffen zijn documenten toebehorend aan kapers: zeelieden die in oorlogstijd vijandige schepen overmeesterden in opdracht van een staat of autoriteit. Deze kapers kunnen we makkelijk herkennen aan hun 'lettre de marque' of kaperbrief, vaak uitgereikt door de Franse Admiraliteit. Merkwaardig genoeg gingen Britten soms ook over tot het kapen van Zuid-Nederlandse en Franse kaperschepen, vooral tijdens de Spaanse Successieoorlog! Of hoe de kaper een kaper kaapt...

Tussen de Prize Papers vinden we ook verhoorverslagen terug. Ze vormen de neerslag van een mondelinge getuigenis over de identiteit van de kapitein, het schip, en het verslag van hoe een kaping eraan toe ging. Vaak oogt dit minder spectaculair dan wat de verbeelding ons influistert: in de meeste gevallen, gemiddeld 7 op de 10, was er zelfs helemaal geen verzet. Men probeerde vooral aan de kaper te ontsnappen. Dat kon door bijvoorbeeld ballast overboord te gooien en zo sneller te varen, of door kleine en wendbare scheepstypes te gebruiken. Indien dit niet lukte gaf men zich doorgaans over, zelfs indien het eigen schip zwaarbewapend was. Zo lezen we in de getuigenis van Francis Dmitter, kapitein van het schip Aurora uit Duinkerke in 1703, dat hij bij de achtervolging maar liefst zes kanonnen overboord gooide om zijn schip lichter te maken. Ook bij het schip L'Aigle Volant uit Duinkerke gingen tijdens de achtervolging een paar zeilen, een kanon, drie draaibassen, en een sloep overboord. Men kon bij die ontsnappingspoging ook beroep proberen doen op de onvoorspelbare weersomstandigheden op de Noordzee, door mistbanken of stormen in het voordeel van de eigen navigatie te gebruiken. Maar ook dat kon verkeren. Joannes Gonzalez, kapitein van het Oostends koopvaardijship Union d'Ostende tijdens de Zevenjarige Oorlog, getuigt dat hij op zijn reis van Bordeaux naar Middelburg in een storm terecht kwam, en zowaar richting Britse kapers afdreef.

Soms was er wel verzet, soms spectaculair. Zo besloot het kaperschip La Levrette uit Duinkerke in 1702 – aangevallen door een Engels schip – om strijdend ten onder te gaan. In zijn verhoordossier verklaart kapitein Nicholas Bateman dat het schip pas na een zes uur durende achtervolging, en een hevig vuurgevecht, gekaapt werd. Toen het Engels oorlogsschip naderde vuurde zijn bemanning een groot aantal musketten af. Uiteindelijk escaleerde het gevecht niet, al had de Levrette nog een wapenkist achter de hand met granaten, strijdbijlen en sabels.

Vaak echter zochten kapers makkelijke doelwitten, zoals de dogger: een robuuste, trage vissersboot, slechts met enkele kanonnen uitgerust. Bovendien gebruikte men allerlei strategieën, waaronder het gebruik van een valse vlag, of het varen in een kaperskonvooi. Zowel Franse, Oostendse, als Britse kapers hanteerden dit soort technieken: zo bevatten de 'gekaapte brieven' van het Duinkerks schip Aurora instructies rond het gebruik van signalen & mistige weersomstandigheden. Wat Oostende betreft, zien we dat deze kapers vaak vissers waren. Ze waren in oorlogstijd soms als kaper actief op hun gebruikelijke visgronden in het Kanaal, bij Schotland, of ter hoogte van de Doggerbank. Anderen bleven tijdens de oorlog gewoon vissen. Zo taxeerden de Britten het snauwschip de Hope, dat in oesters handelde maar toch ook met enkele kanonnen en munitie was uitgerust, als een prijswaardige kaping. Ook het schip de Union d'Ostende verzette zich tegen haar kapers. Nadat het in 1758 vanuit Oostende een lading haring had verkocht in Bordeaux, geraakte het op haar terugtocht naar Middelburg in de buurt van Fairlight, bij het Nauw van Calais, in de problemen. Kapitein Joannes Gonzalez beschrijft dat zijn schip onder vuur kwam te liggen van wel zeker 50 tot 60 kleine geweren of musketten. Zijn manschappen vuurden terug vanuit hun sloep, al kon hij zich het aantal ingezette geweren niet exact herinneren. Hoewel eerder uitzonderlijk bij kapingen, raakte hier één van de bemanningsleden gewond. Eens de kaping verricht, verzamelde de kaperkapitein de Prize Papers. Welk soort documenten kunnen we daar nu onder terugvinden, en wat tonen zij ons over de maritieme geschiedenis?

Prize papers aan boord: juridische en administratieve documenten

Het merendeel van de aan boord aangetroffen manuscripten betreft administratieve documenten voor het functioneren van het schip of de handel: dit gaat van boekhouding, lijsten van sloopsonderdelen en inboedel, tot administratieve documenten over de bemanning. In bemanningslijsten of 'monsterrollen' is te zien wie er zich aan boord bevond, hoeveel bemanningsleden het schip telde, hun functies, afkomst, en lonen. Een merendeel aan matrozen, aangevuld met gespecialiseerde functies als kapitein, stuurman, kok en scheepstimmerman, stonden in voor het drijvend houden van het schip.

Een bijzonder element betreft de rekrutering van de bemanning. Zo vinden we in een persoonlijke brief aan kapitein Clement Beens, die zich tijdens de Zevenjarige Oorlog in 1757 te Marseille bevond, de instructie om zoveel mogelijk Vlaamse bemanningsleden aan te werven. Bij gebrek daaraan diende hij Hollanders, Denen of Zweden tewerk te stellen. Maar onder geen beding Fransen! Zij waren immers als vijand van de Engelsen actief, terwijl men het handelsschip van Beens absoluut als neutraal wenste te positioneren, zodat het niet legaal gekaapt kon worden.

'Victualielijsten' of voedingslijsten leren dan weer welk voedsel aan boord gegeten werd. Tijdens de Spaanse Successieoorlog oogde zeemansvoedsel alvast nogal eenzijdig: aan boord kwam er vooral gort, erwten, bier (ter vervanging van water) en rundsvlees op tafel. Tijdens de Zevenjarige Oorlog zien we in de Zuidelijke Nederlanden een evolutie naar een breder scheepsdieet, met bijvoorbeeld ook thee. Nog later, tijdens de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog, verschijnt een grotere variatie aan groente en fruit, en raakten ook koffie en thee ingeburgerd. Verder is de bemanning in het bekomen van vers voedsel op lange tochten bijzonder creatief. Aan boord hielden ze levende dieren, soms legden ze zelfs tuintjes aan op het schip, en onderweg werd duchtig gevist om de voorraden aan te vullen.

Het hoofdbestanddeel van de Prize Papers betreft echter de laadbrieven. Dit zijn vaak kleinere documenten of formulieren waarop de lading, de leverancier, en de bestemming in detail vermeld staan. Ze stellen ons in staat om handelsnetwerken te reconstrueren, die laten zien dat handelaren en zeelieden reeds in de vroegmoderne periode vlot over grenzen heen handelden. Ook toen al was er zowel landelijk als regionaal, de nodige flexibiliteit.

Tenslotte bevatten de Prize Papers ook enkele merkwaardige elementen, zoals speelkaarten met aantekeningen die duiden op een onderlinge informele economie tussen bemanningsleden en handelaren.

Brieven aan lieven... En veel meer

De Britten stelden verhoordossiers op, waarin verschillende aspecten van het economische tot het persoonlijke samenvloeien.

Een andere categorie in de meer intieme sfeer, en daardoor bijzonder tot de verbeelding sprekend, zijn de persoonlijke brieven. Doorgaans betreft het correspondentie van echtgenotes aan officieren, zoals de stuurman of kapitein.

Het beste voorbeeld van Zuid-Nederlandse gekaapte correspondentie is dat van Joanna de Griek aan haar echtgenoot, de Brugse kapitein Jacob Francke de Jonge, in 1702- 1703. Hij was de zoon van Jacob Francke de Oude, die zelf als kaper actief was tijdens de 17de eeuw. Francke maakte deel uit van een hecht maritiem sociaal milieu te Brugge en Oostende, zoals ook blijkt uit zijn correspondentie. Talrijke brieven zijn bewaard door de kaping van zijn schip, de Santa Catherina. Dat voer in 1702 van Oostende naar Bordeaux om deel te nemen aan de toen courante overzeese wijnhandel. Deze handel komt in de vroeg-achttiende-eeuwse Zuid-Nederlandse Prize Papers overigens het vaakst voor. De laadbrieven laten toe te volgen wie de wijn bestelde, hoe deze werd verscheept, en voor welke handelaren ze in Brugge of Oostende bestemd was. Ook het wegens oorlogs- en weersomstandigheden bewogen traject van het schip blijkt uit de correspondentie. De Santa Catherina hield meerdere tussenstops in Brest en Saint-Malo. Daarna kaapte de Britse Navy het schip en nam alle aan boord gevonden correspondentie in beslag.



Uit de uitzonderlijke collectie brieven, die kapitein Francke in de wasmand van zijn kajuit bewaarde, spreekt vooral het gemis en verlangen van zijn echtgenote Joanna. Ze schrijft hem al in september 1702 vanuit Brugge om te vragen hoe zijn reis tot hiertoe gegaan is: "schriefft mij toch hou het op de voyaese ghegaen eeft want Ick daer in ongherust ghewest hebbe huijt vrese dat ul soude te veele ghegaen hebbe (...)

het is nu elck voor sijn selven dan passencie het en can nu niet ander sijen". Ze verwijst ook naar Jacob's vrienden, allen scheepskapiteins, waarover ze bericht dat ze aangekomen waren te Oostende en bij zijn terugkeer wijn met hem wilden drinken. "Schipper Tomas Luwy is wel gheariveert 2 a 4 daeghen naer dat hij van UL vertrocken is, en Cristiaen Blom en hebben mij de groetenisse commen doen, en sij doen UL al seere groeten en wenschen dat UL al tuis waere om nu een glaes wijen te saemen te drincken en een groetenesse aen Schipper de Munck van alle bijde de schijppers".

Joanna oefent blijkbaar zelf in Brugge een economische activiteit uit, want ze schrijft "het gaet noch al al redelick in de wijnckel".

In 1703 echter keert het tij en zorgt de oorlog voor crisis. Ze rapporteert dat het "slechten tit" is. In haar vele brieven beklemtoont ze haar persoonlijk gemis, zoals wanneer ze schrijft "ach myn herte, moch t ick het gheluck hebben dat uL haest tuis waere soude dencken dat ick de gheluckste sijn van de weireldt mijn lief".

Net zoals zijn vrienden wenste ze "met al mijn herte dat het godt gheliefde dat uL aest thuis waere om alte mes een glaes wijen te drincken want het mij seere wel becomt als ick drincken". Dit is een intens voorbeeld van hoe echtgenotes en familieleden hun geliefden op zee misten. Maar het geeft ook een inkijk in hun sociale milieu. Kennelijk een echt zeemansmilieu, met meerdere familieleden en vrienden actief in de zeevaart. Zo schrijft Joanna dat Cosien Contales zijn schip heeft verloren, "gaende near Naentis", maar het "volck is al ghesapert" (gered). Ze geeft ook aan hoe anderen hierover denken: "vaeder heeft ter part in waer hover hij grote pinnelickheit in heeft mijs dat het aer faute is want het schip verseit is voor de wijendt Staes die was stierman het was een hecht schip".

Naast de brieven van echtgenote Joanna de Grieck, ontving Jacob Francke ook brieven van zijn vader, de ervaren kapitein Jacob Francke de Oude. Deze tonen ons duidelijk zijn expertise en sociale netwerk, wanneer hij zijn zoon verzoekt om onder meer pruimen en gember "in uwe schip sal laden, ten waere datter schepen quaeme die beeter Coopvragt wilden laden". Hij kende ook de gevaren van de Noordzee, en waarschuwt zijn zoon om voorzichtig te zijn, in alles de orders van zijn Reder te volgen, en zijn brieven in de wasmand te bewaren: "sidt toch in alle voorsightigh in Zee comende, en volght in alles ue Reeder sin order en bewart de brieven inue was mande". Hij informeert ook naar een hele reeks van bekenden. Bevindt kapitein Thomas Becquij zich nog in de haven van Brest? En hoe is het gesteld met schipper Jacques Lamiene die ook een schip van Dieppe, via Bordeaux, naar Brugge geladen heeft? "Ick soude gerne weetten oft beyde die franschen bijde tot Brest ligge oock schijpper Christiaen Blomme van Freedericxstadt oock voor Brugge gedestineert comt". We zien dus dat men nauwkeurig op de hoogte was van het transnationale scheepsverkeer van meerdere bekenden, en oog had voor opportuniteiten. Tenslotte waarschuwt hij zijn zoon in een tweede brief om een gewapend konvooi ter bescherming te zoeken, en geeft hij instructies hoe hij het best langs de Franse kust navigeert, want "het is al wat perickel om nu thuys te geracken daer ligge wel 16 a 17 Ingelsche oorlogs scheepen buytte Dunckercke ue sult (...) al Langhs de cust comme strouwe Ick van Brest op Simalho en vandaer op Abbel en soo voort". Het gevaar van kapers uit zowel Friesland als Guernsey -Jersey ligt immers op de loer: "het is seecker dat ue noch de meeste perickels heeft vandie van Gersie en Garnesie en oock Friesschen Capers dan het is noch beetter daer geleege als genoome te werden men moet in alles passentie hebben". Helaas verliep de afloop net zoals hier voorspeld, met een kaping.

Ook voor de Zevenjarige Oorlog vinden we gelijkaardige correspondentie terug, zoals deze van Agnes Hondermarck. Zij schrijft in september 1755 vanuit Oostende naar haar echtgenoot in Marseille, bootsman Joannes Janssen, dat ze naar hem verlangt "want ick in groot verlangen genoegh hebbe geweest niet wetende of dat ghij levend of doodt was".

Ze verzoekt hem daarbij tevens om financiële hulp, en laat hem weten dat ze onder de oorlogsomstandigheden diende te verhuizen naar de Kaaistraat.

Bron voor verdere samenwerking in de maritieme geschiedenis?

De Prize Papers bevatten heel wat meer dan wat de termen 'Gekaapte Brieven' of kapersdocumenten doen vermoeden. Ze laten een reconstructie toe van een hele leefwereld van maritieme contacten en omstandigheden, tot op heden voor historici moeilijk bereikbaar. Maritieme historici, in tegenstelling tot maritieme archeologen, moeten hier zelf de zee niet meer voor opzoeken.

In archieven bewaarde documenten vertellen het verhaal. Net alsof we door een verrekijker naar het verleden turen, geeft een detail of wedervaren van één persoon aanwijzingen over een breder fenomeen of historische context. Historici zelf benutten hierbij vooral de methode van paleografie: het ontcijferen en lezen van oud handschrift. Wat daaruit komt vindt vervolgens een plaats in de historische en socio-economische context van hun tijd. Geschiedschrijving is in dat opzicht ook een interpretatieve (zee-)wetenschap.

De historische onderzoekers van het VLIZ doen dit werk niet alleen. Net zoals de zee zelf, is ook haar historisch onderzoek een verbindend element dat het best interdisciplinair

wordt onderzocht. Hiervoor werkt het VLIZ samen met universitaire partners en experts aan de Universiteit Gent, Katholieke Universiteit Leuven, Vrije Universiteit Brussel, Universiteit Antwerpen en de KU Leuven. Ook consultatie van museale partners als NAVIGO en het MAS, maken deel uit van het proces. Deze aanpak laat toe om via systematisch onderzoek de Prize Papers voor de hele achttiende eeuw te bestuderen. Sinds twee jaar richt het VLIZ hiervoor mee onderzoekseminaries in, waarbij jonge studenten geschiedenis van de KU Leuven en de Universiteit Gent rechtstreeks aan de slag gaan met dit materiaal. Dit geeft een stimulans aan het onderzoek naar de maritieme geschiedenis van ons deel van de Noordzee. Meer dan 50 gepassioneerde jonge onderzoekers-in-spé hebben hieraan met hun inzichten al kunnen bijdragen. Tezelfdertijd maken ze zich het historisch wetenschappelijk onderzoek eigen. Zij oriënteren zich in het beschikbare materiaal, en werken creatief eigen onderzoekshypotheses uit. Zo komen hopelijk nog vele onvermoede facetten van het achttiende-eeuwse zeemansleven in Oostende en Duinkerke aan het licht. De toekomst van de studie naar dit maritieme verleden is aan hen.

Dit artikel kwam tot stand in samenwerking met de historische taal- en letterkunde aan de Vrije Universiteit Brussel (via het WikiScripta platform), de studenten in de maritiem-historische seminaries aan de UGent en KULeuven, en het Prize Papers Project aan de Carl von Ossietzky Universität te Oldenburg. Bijzondere dank is ook verschuldigd aan Willy Versluys, dr. Ann-Katrien Lescauwaet, en Ruth Pirlet voor het initiëren van het Zuid-Nederlandse Gekaapte Brieven project tijdens de pioniersfase van de VLIZ onderzoeksafdeling.

Inséré 30/08/23 DOSSIER Enlevé 30/09/23

Het fossiele blijvertje Aardgas

Tot aan het moment dat onze gehele stroomvoorziening wordt aangedreven door zon en wind hebben we aardgascentrales nodig. Uiteindelijk moet de wereldeconomie gaan draaien op uitstootvrije groene waterstof, maar hoe realistisch is dat?

- Ed Croonenberg

Ik ben het er niet mee eens dat gas een overgangsbrandstof is. Het is een bestemmingsbrandstof totdat we realistische oplossingen hebben". Saad Sherida Al-Kaabi, energieminister van Qatar, gooide tijdens een internationale energieconferentie in januari dit jaar de knuppel in liet hoenderhok. Aardgas, zo betoogde hij, is geen tijdelijke oplossing, maar een permanente.

Daarmee ging hij lijnrecht in tegen de groene mantra die door onder meer eurocommissaris Frans Timmermans en zijn rechterhand Diederik Samson wordt gepredikt. Die luidt van alle fossiele brandstoffen is gas de minst schadelijke, dus laten we het gebruiken totdat we de gehele economie op hernieuwbare energie kunnen laten draaien.

Al-Kaabi lijkt echter te geloven dat dat pas rond sint-juttemis zal gebeuren. Als hij gelijk heeft, hebben we een probleem, want het verbranden van aardgas brengt weliswaar slechts half zoveel CO₂ de atmosfeer in als steenkool, maar dat is nog altijd te veel. Bovendien is aardgas -oftewel methaan - ook zélf een uiterst krachtig broeikasgas. Bij de winning en distributie ervan lekt er stevast een deel van weg naar de atmosfeer. Met andere woorden, Al-Kaabi voorspelt dat de wereld haar klimaatdoelen niet gaat halen.

Back-up of overgangsbron?

Aardgas wordt op dit moment vooral gebruikt om elektriciteit op te wekken en huizen te verwarmen. De energietransitie dicteert dat we dat in de toekomst zoveel mogelijk gaan

doen met hernieuwbare bronnen als zonne- en wind-energie. aardwarmte en waterkracht Het probleem is dat deze energiebronnen grillig zijn. Je zult dus moeten kunnen terugvallen op andere bronnen als back-up. en de betrouwbaarste daarvan is aardgas. Je kunt het relatief gemakkelijk opslaan en distribueren. en een gascentrale kan razendsnel worden opgestart. Je hoeft dan ook geen visionair te zijn om te bedenken wat in Nederland en veel andere landen het eindresultaat van de energietransitie zal zijn: zon en wind, met veel back-up van gascentrales.

Dat is een situatie waar klimaatprofeten als Samson niet blij van worden - vandaar dat hij zo hard roept dat gas een overgangsbron is. Maar wat kan die bron dan uiteindelijk vervangen? Opslag van groene stroom in batterijen. voor momenten dat het windstil en/of nacht is, is te duur. Andere opslagmethoden vereisen dan weer enorme installaties, die in het volle Nederland zeker weerstand zullen oproepen.

Wet van het geld

Vandaar dat de term 'waterstof' steeds vaker valt Logisch, want wie waterstof roept.

DE PRODUCTIE OPSLAG EN TRANSPORT VAN WATERSTOF OP BASIS VAN GROENE STROOM KAN ZONDER SUBSIDIES VOLSTREKT NIET CONCURREREN MET AARDGAS:

Ontvangt subsidie.

Gasunie wil in Delfzijl een fabriek bouwen waar met groene stroom uit windturbines waterstof wordt bereid uit water. Deze groene waterstof kan dan, met wat aanpassingen, worden gedistribueerd via het bestaande gasnetwerk.

Een rechttoe rechtaan plan, zo lijkt het. Helaas is het ook een onrealistisch plan. Technologische innovatie kent drie voorwaarden: het moet gelijk zijn volgens de wetten van de natuurkunde, volgens de wetten van de techniek én volgens de wetten van het geld. Dat laatste, zo heeft Al-Kaabi vastgesteld, is niet het geval. Want wat bedrijven die subsidies opstrijken voor het bereiden van groene waterstof altijd vergeten te vertellen, is dat dit proces verre van efficiënt is. Veel van de energie gaat tijdens het proces verloren in de vorm van warmte. Waterstof, een gas dat toepassingen kent in de chemie en ruimtevaart, wordt daarom al sinds jaar en dag bereid uit aardgas, met als afvalproduct CO₂. Dit heet in de industriesector grijze waterstof. Blauwe waterstof is een variant waarbij een deel van de geproduceerde CO₂ ondergronds wordt opgeslagen.

Groene waterstof

Groene waterstof wordt bereid uit water, waar geen CO₂ bij vrijkomt. Maar het proces vereist groene elektriciteit die niet alleen hard nodig is om bestaande fossiele elektriciteitscentrales overbodig te maken, maar ook om andere fossiele energievoorzieners te vervangen. Benzine- en dieselauto's moeten plaatsmaken voor elektrische bodes en combiketels dienen te worden vervangen door warmtepompen. Dit alles vereist veel, zeer veel groene stroom. Alleen als het heel hard waait of de zon heel fel schijnt, kan het lucratief worden om waterstof te bereiden. Dat beetje waterstof zal echter hard nodig zijn voor industriële processen die zeer hoge temperaturen vergen, zoals de fabricage van staal, en die nu nog op extreem vervuilende kolen draaien, En áls er dan uiteindelijk waterstof overblijft om als energiebuffer te dienen, doen de inherente nadelen van waterstof zich gelden. De belangrijkste daarvan is dat het kookpunt van het wonderschone spul 253 graden Celsius onder nul bedraagt:. Vloeibaar aardgas (methaan) kan daarentegen worden opgeslagen en vervoerd bij 164 graden onder nul, en dat maakt een heel verschil.

Om een lang verhaal kort te maken: de productie, opslag en transport van waterstof op basis van groene stroom kan zonder subsidies nog lang niet, en misschien wel nooit, concurreren met aardgas.

Over naar aardgas

Maar er is meer. In Nederland speelt aardgas vanouds een belangrijke rol vanwege de gelukkige vondst van de Slochteren-bel. Maar in het buitenland speelt steenkool een grote rol in de elektriciteitsproductie. terwijl woningen veelal met huisbrandolie worden verwarmd. In sommige Europese landen, waaronder Griekenland, worden huishoudens daarom met subsidies gestimuleerd om over te stappen op - jawel - aardgas, dat in het geval van Griekenland stabiel wordt aangeleverd door Azerbeidzjan. Natuurlijk willen ze in dergelijke landen hun peperdure nieuwe aardgasinfrastructuur niet op korte termijn afschrijven. Ondertussen worden er, en dat is een volgende factor, met het voortschrijden der techniek alsmaar meer gasvoorraden ontdekt. Volgens Al-Kaabi proberen sommige westerse leiders armere landen ertoe te bewegen zulke reserves niet aan te boren vanwege het klimaat. Hij acht dit immoreel, en daar valt wat voor te zeggen.

Nu hoor ik je denken: jawel, maar die Al-Kaabi vertegenwoordigt grote gasbelangen - dus wellicht is de wens de vader van zijn gedachten. Het is echter een feit dat tal van westerse hoogwaardigheidsbekleders, onder wie Wopke Hoekstra, onlangs met de hoed in de hand bij hem op visite zijn gegaan om hun import van vloeibaar aardgas veilig te stellen. Van alle bronnen lijken de Qatarese gasinkomsten de duurzaamste.

Inséré 31/08/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 30/09/23

Panama Issues Report Critical of SCA Pilots in Ever Given Grounding



Panama faults the pilots citing the impact of squat, bank suction, and bank cushion and for their communications

More than two years after the grounding of the *Ever Given* containership in the Suez Canal, the Panama Maritime Authority's Marine Safety Investigation Report has been filed with the International Maritime Organization and become public. As the flag state for the vessel, Panama's investigative team had access not only to the crew but also to the bridge data recorders and was able to give the most comprehensive analysis of the events.

Panama's report is critical of the Suez Canal pilots and their performance during the transit and their actions leading up to the grounding. They highlight multiple issues ranging from communication to their management of the vessel. They also cite elements from the crew's actions while highlighting that the vessel and its navigation equipment were all in good order and were not an issue in the event.

On the night before the transit, data shows the vessel had experienced high winds in the anchorage and at one point the *Ever Given* along with at least one neighboring container ship were both dragging anchor. Due to the high winds, the captain had repositioned the *Ever Given*.

The first pilot came aboard at 5:48 am on March 23, 2021, with the role of starting the convoy and getting the containership into the Suez Canal. Data shows there was discussion over the correct position of the *Ever Given* in the convoy. Panama concludes that the first pilot had not been updated by the authorities on the positions in the convoy but the transit got underway without incident. The first pilot was aboard for about one hour and 40 minutes before handing over to two other pilots for the transit.

At around the time of the handover, around 7:20 a.m., winds had increased dramatically with gusts up to 40 mph, and blowing sand was greatly reducing visibility. The master and pilots were having difficulty maintaining the *Ever Given's* position in the center of the channel and the pilot ordered an increase in speed to 12 knots. The Suez Canal's designated maximum speed is 8.64 knots, but Panama notes excessive speed however is not uncommon while transiting the Suez Canal.

One of the pilots was officially giving the orders while the other was advising and monitoring the transit. Under Suez Canal rules, the pilots are advising the vessel while the master remains in official command. Panama notes that on at least two occasions the master of the *Ever Given* intervened, changing the pilot's orders for rudder position. Panama notes the pilot was ordering the rudder from hard to port to hard to starboard, never to midships and not giving the helmsman a course to steer to.

Panama reports from analyzing the voice data recording that the pilots were conversing in Arabic, although the 25-member Indian crew, including the master, did not speak Arabic. They translated the Arabic from the recording and found that the pilots were arguing, and by 7:37 a.m. "It appears the pilots started to realize that they could not control the vessel and that there was a risk of grounding."

The pilot who was monitoring the transit was calling for slowing the vessel and giving the helmsman specific course directions instead of rudder commands. By 7:38 a.m. the *Ever Given* is moving first to port and then starboard while the pilots first reduce speed and then increase speed. The vessel appears to be moving from one side of the channel to the other and back again. Three minutes later the vessel is aground with the master intervening attempting to get the ship free.

Panama identifies a list of factors contributing to the grounding. While a voyage plan had been prepared and reviewed, they said the pilots did not take into consideration weather conditions and did not request assistance from tugs. The speed was in excess and the commands were only hard over orders for the rudder.

From the beginning of the transit, the *Ever Given* was deviating from the planned course creating a "swing effect" in the navigation. Further, the pilots failed to consider the effect of squat, bank suction, and bank cushion on the navigation. The pilots were not verifying the ship's position to the planned course and not consulting with the master who had a better knowledge of the *Ever Given* and its navigation.

"Language difficulties can also add to the problems associated with the pilots and these should be considered," the investigation found. "In the case of the *Ever Given*, although the pilot's orders were given in English, the discussion between them was always in Arabic, therefore the bridge team could not understand the pilots' concerns (if any), the potential hazards,..." the report concludes.

The report provides a long list of recommendations both for vessel operators and the Suez Canal. For vessels making the transit, they recommend crew training, ensuring clear

communication with the pilot, evaluating the pilot's actions, and monitoring the vessel's progress.

Key among the recommendations to the Suez Canal Authority is that all navigation communications should be in English because Arabic discussions about navigation can not be understood by the master or crew. They also recommend that as ships are getting larger, the pilots should be getting additional training for the navigation of large vessels and the impact of weather. They are also recommending refresher courses for Suez Canal pilots with respect to squat, bank suction, and bank cushion effects on different types of ships that transit in the Suez Canal, as well as on canal characteristics (winds, currents, depth. etc.).

While they find that the master and crew's interventions were ineffective in preventing the grounding, the Panama Maritime Authority's report cites multiple issues with the pilots that they believe need to be addressed. They also call on the Suez Canal Authority for better preparation, warnings, and salvage capabilities to prevent similar grounding that blocks the canal for an extended period of time.

Inséré 01/09/23 DOSSIER Enlevé 01/10/23

A brief introduction to the High Seas Treaty

In recent decades it has become recognized that the high seas contain some of the planet's most precious ecosystems. These ecosystems have been adversely impacted by different human activities, including shipping, through the cumulative effects of events such as ship strikes, ship noise, emissions, chemical pollution and the spread of invasive species. Whilst the UN Convention on the Law of the Sea established a general obligation on member states to protect the marine environment and cooperate to that end, there has long been consensus that there were various gaps in its provisions. The High Seas Treaty seeks to fill those gaps and put in place a framework for the protection of our oceans and the equitable sharing of their resources.

Late in the evening in New York on 4 March 2023, after a marathon 36-hour final negotiation session, Rena Lee, the Conference Chair, announced that agreement had been reached on The Conservation and Sustainable Use of Marine Biodiversity of Areas Beyond National Jurisdiction (BBNJ) Treaty. The High Seas Treaty, as the BBNJ is alternatively referred to, is a legally binding instrument under the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). It provides a strong overall policy framework for the oceans, which to date have suffered from a siloed approach to ocean management and significant underfunding. It is hoped by many that the BBNJ will act as a central authority and play an efficient coordinating role.

History

Much like its gruelling finalisation, the BBNJ has a long history. It starts in 2004 when the UN General Assembly established an ad hoc open-ended informal working group to study conservation and sustainable use of marine biological diversity in areas beyond national jurisdiction. In 2015 it established a preparatory committee which resulted in a recommendation to progress a legally binding instrument. In 2017 an intergovernmental conference was formed to commence development of the BBNJ. Five such conferences took place, the second being in two parts before the text of the BBNJ was finalised. Formal adoption is likely to be towards the end of 2023.

Although UNCLOS was adopted in 1982, it did not come into force until 1994. It has now been ratified by 167 states and the European Union. The United States is not a signatory. But non-signatories are bound by many of the provisions of UNCLOS as they are now generally accepted as reflecting customary international law, to which all states must

adhere. Although the BBNJ is derivative of UNCLOS, signatories of UNCLOS are not automatically bound by the BBNJ. Instead, it must be ratified by 60 UN member states before it can enter into force. A state can ratify the BBNJ without being a party to UNCLOS.



The SEAWAYS GALLE in Rio Grande
Main principles

The BBNJ applies to those areas of the oceans that lie outside of any nation's exclusive economic zone (EEZ). EEZs extend 200 nautical miles (about 370km) from the shore.

There are two overarching (and potentially competing) principles to the Treaty:

- The first is the freedom of the seas. This is a long-standing principle that underlies UNCLOS (Art. 87) by which any ship, regardless of its flag, is allowed to navigate the oceans freely and to fish, explore, conduct scientific research and other peaceful activities.
- The second is the common heritage of humankind. It provides that states bear a legal responsibility to act in the common interests of all humanity to protect and preserve biodiversity outside their national waters and not out of individual national or economic self-interest.

The general objective of the BBNJ is to ensure the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction, for the present and in the long term, through effective implementation of the relevant provisions of UNCLOS and further international cooperation and coordination. It also provides a link between climate change law and the law of the sea.

The other key principles underlying the Treaty include:

- The polluter pays principle, whereby responsibility is on polluters to manage and bear the costs of their pollution.
- Fair and equitable benefit-sharing from marine genetic resources and digital sequence information.
- The precautionary principle, by which states should not let the lack of scientific certainty hold them back from responding to threats of serious, irreversible damage to the high seas.
- An ecosystem and integrated approach to ocean management, together with the building of the resilience, maintenance and restoration of ecosystem integrity.
- The use of knowledge from indigenous peoples, and local communities, and the protection of their rights.

Main provisions and themes

The need for the BBNJ was driven by perceived 'gaps' in the coverage of UNCLOS. Those gaps now comprise the following main provisions/themes of the Treaty:

- Collection and sharing of marine genetic resources. There is agreement to develop a multilateral benefit-sharing mechanism for marine genetic resources and digital sequence information, including a global fund. It imposes robust notification requirements prior to the collection, use, and commercialization of genetic resources. But there is still ambiguity around who should pay and how monetary and non-monetary benefits will be distributed.



The **MAERSK KAITLIN** outbound from Amsterdam

- Area-based management tools. These are the main structures for protection of the marine environment in areas beyond national boundaries. But this is to be balanced with food security and other socioeconomic objectives, including protection of cultural values. These measures include marine protected areas which previously had no clear establishment mechanism under UNCLOS although it established a general obligation to protect the marine environment and cooperate to that end.
- Environmental impact assessments. These enable the review of environmentally harmful and polluting projects both outside and inside of national boundaries where the projects may cause substantial pollution / significant or harmful changes to the marine environment in areas beyond national jurisdiction, meaning that the Treaty's standards might impact existing national processes. Environmental impact assessments must consider "cumulative impacts", which include the "consequences of climate change, ocean acidification and related impacts". Such impact assessments may be skipped where the project has already been sufficiently assessed in accordance with standards equivalent to the BBNJ.
- Capacity-building and technology transfer. The stated purpose is to support developing states in developing marine scientific and technological capacity, and to achieve the objectives laid out in the marine genetic resources, area-based management tools and environmental impact assessments sections.

Relevance of the BBNJ to marine and offshore insurers

At this stage the BBNJ is of limited immediate relevance to marine and offshore insurers, but that should not stop thought being given to its future impact on their members and clients. The establishment of marine protected areas will result in greater environmental protections within those areas, including substance and noise pollution. Vessels may be required to avoid such areas, resulting in less direct sea passages, to steam at slower speeds, or will be subject to other restrictions when passing through them. They may give rise to different approaches to salvage when casualties occur in these areas, and to more extensive remedial clean-up activities. Likewise, installations operating within these areas

will have to comply with the regulations. It may be that penalties will be introduced for breaches of these protections, although the jurisdictional basis and enforcement mechanism for issuing and enforcing penalties is not currently apparent. It is unclear whether existing limitation of liability conventions will apply in these areas. Consideration will need to be given to the education of members/clients on associated new regulations. There will also be the reputational risk associated with significant incidents. The BBNJ introduces the obligation on states to consider undertaking environmental impact assessments in two instances: for projects within national jurisdiction that may cause substantial pollution of or significant and harmful changes to the marine environment in areas beyond national jurisdiction; and also projects within such areas that are under the jurisdiction or control of member states. There is currently ambiguity as to the meaning of the phrase "under the jurisdiction or control". It is not defined in the BBNJ, but during negotiations delegations understood this to cover activities such as those taking place in a State's national territory and activities beyond national jurisdiction by ships flying their flags. Environmental impact assessments are likely to be required for offshore energy projects (whether fossil fuels or renewables), deep-sea mining, and submarine cable-laying projects. Whilst the BBNJ is not yet in force, and is unlikely to be for several years, its ratification will fill some important gaps in UNCLOS. States that have significant interest in resources beyond their EEZ, for example the United States, may choose to ratify the Treaty without having already ratified UNCLOS. In the meantime, the fact that the negotiating states agreed to include both the principle of the common heritage of mankind and the ecosystem method to ocean management offers some hope for a more cooperative and equitable approach to our oceans. **Source: GARD**

Inséré 02/09/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 02/10/23

Huge cargo ship off Cornish coast surrounded by lifeboats and coastguard helicopter



The Mazarine cargo ship at Wolf Rock on Monday

The cargo ship which lost power and ended up grounded near a lighthouse off the Cornish coast has been towed to safer waters in Cornwall.

The 31,000-tonne Mazarine was stranded near Wolf Rock lighthouse, nine miles off Cornwall on Monday.

The coastguard was alerted to the situation at about 9.10am on Monday. RNLI lifeboats from Sennen Cove and Penlee went to the scene of the grounding and were joined by the Scillonian ferry taking passengers to the Isles of Scilly, in case anyone needed to be evacuated. A coastguard helicopter was also deployed.

Now after being re-floated and drifting for several hours under a lifeboat escort, the ship was towed by a tug and is currently outside Falmouth. The Maritime and Coastguard Agency (MCA) said it would remain there while a decision was made on what to do next.

Inséré 03/09/23 DOSSIER Enlevé 03/10/23



THE WINDS OF CHANGE: ONE ZERO-EMISSION DILEMMA SOLVED?

More than 1.4 million DWT can be transported with wind-assisted vessels

We will look back on the last couple of years as being an extraordinary time in the shipping industry, with a pandemic, war in Europe, a global food and energy crisis, logistics disruption, inflation and a swathe of extreme weather events. What of the positives in shipping, I hear you ask? Well, one good news item that still sits below the radar for many

in the industry is the swelling momentum in a sector that SWZ has given serious attention to: the use of wind for ship propulsion.

What do I mean by momentum? Last year, we welcomed continued growth in the number of large wind-assisted vessels, with 23 vessels installed with wind capacity and two more being wind-ready. This means that when the year ended, 1.4 million deadweight tonnes of goods could be transported with wind-assisted vessels. This is bolstered by some 20+ small cargo vessels and traditionally rigged cruise vessels and of course numerous small indigenous wind-powered fishing and cargo vessels in areas of the developing world. Momentum continues to build as we sail through 2023, with a further 24 vessels slated for delivery in 2023 equipped with wind-assist technology and a widening spread of the technologies being deployed, in different segments of the industry and geographically.

More than fifty per cent

We are also going to see primary wind vessels coming into the market in 2024/25. These new-build ships have their wind systems fully integrated and optimised, allowing for well over fifty per cent of the propulsive power to be delivered, especially on selected windy routes.

There are also significant indicators that this is just the start. Large shipowners and charterers have entered the wind propulsion sector or as early movers have increased their commitment. These include MOL, Vale, "K" Line, Cargill, Michelin, Oldendorff, CMES and Marubeni. We are also seeing significant investments going into production facilities both in Europe and Asia and an increasing number of shipbuilding interests either developing their own wind propulsion systems or including systems into their standard equipment lists, lowering the cost of installing certain systems.

These developments indicate a level of early scaling and the first steps being taken towards the achievement of maturity in the market, along with the dissemination of know-how and expertise underway. Tying this to an increasing number of classification society guidelines being released or upgraded, we have a good recipe for further movement in the right direction.

Direction and speed



The Shofu Maru (2022) is the first bulk carrier with a Wind Challenger hard sail. The Wind Challenger Project was developed by the Tokyo University in cooperation with Mitsui O.S.K. Lines (MOL) en Oshima-shipbuilding. The Shofu Maru is testing the system with a single mast. Next project can be a bulk carrier that will be delivered in 2024 and maybe gets extra rotor sails from Anemai Marine Technologies.

That's all great, but many will ask what is driving this? And those who have been following developments more closely, will be asking the opposite: what has been holding developments back?

Both questions are valid. The drivers are pretty clear, with internal and external factors influencing this movement. From an internal perspective, the number of demonstrator vessels is reaching a tipping point, where three points of reference are becoming available for each technology and increasingly available in many of the industry segments, enabling early adopter shipowners to start selecting systems with greater confidence in performance due to having the data to back that up.

Large projects

More systems have been entering the market in the last year and the R&D and announced projects pipeline has also been strengthening. However, there has also been a tremendous amount of additional work undertaken in various projects, such as the Wind assisted Ship Propulsion Joint Industry Project (WiSP JIP), the EU Interreg North Sea Europe WASP (Wind Assisted Ship Propulsion) project and others that have been going into validation, certification and operational analysis.

The International Towing Tank Committee (ITTC) and European Sustainable Shipping Forum (ESSF) along with the International Windship Association (IWSA) were also very busy last year, looking to disseminate more information on wind propulsion and looking at standards for key performance indicators (KPIs), sea trials and so on. These activities will continue into 2023/24 and will help to facilitate the uptake of wind systems and their full integration into the regulatory framework.

Driving fuel prices

Externally, high and volatile fuel prices have naturally acted as a wake-up call to many shipowners, with an opportunity to “lock in” a free, zero-emissions energy source for a significant percentage of their requirements being almost a “no brainer” for many companies when they realise that these technologies are on the market right now.

The longer-term planning for low carbon or zero-emissions operations is also driving interest, as alternative fuels will take a significant time to rollout at scale and the cost of these will likely be far higher than existing options and yet there is no pause in the raft of regulation that is aligning over the coming two to three years. The Energy Efficiency eXisting ship Index (EEXI) and Carbon Intensity Indicator (CII) are both now in force, the decision to include shipping in the EU Emissions Trading System (ETS) has been made and the deliberations on the FuelEU Maritime regulations will likely be concluded in early 2023. While none of these regulatory levers alone is strong enough to substantially move the needle, combined, they are sending a powerful message that things are getting serious and solutions that are market ready are increasingly being viewed as at a premium.

Things that slow down

Let’s flip that question; what is holding things back? Why don’t we have 100, 1000 or 10,000 wind technology installations already? There are some clear reasons behind that. Firstly, the industry is rightfully a cautious one. Safety, certification and third-party performance validation are all crucial, but time consuming. Finance has also been slow to adapt to this technology cluster. As it doesn’t follow the traditional pattern for “fuels”, it has been designated as an “energy efficiency” measure and thus constrained by return on investment (ROI) considerations rather than viewed as a significant energy source that delivers on all environmental, social and governance (ESG) levels. It is not seen as one that is pure zero-emissions and will enable shipowners to have compliant vessels well into the next decade if they install substantial systems, all the while exploiting an abundant, free energy source – very much a win-win-wind situation.

Policy and decarbonisation pathway developers have also been slow to appreciate the huge potential for wind propulsion to deliver their targets far quicker, deeper and cheaper than their traditional “fuel-centric” models have led them to believe. This has held back

WASP



China Merchants Group ordered at Dalian Shipbuilding Industry Company (DSIC) two very large crude carriers with four rigid wing sails. The New Aden has now been delivered and features four wing sails, each approximately 130 feet tall, totaling nearly 13,000 square feet of sail area, made of carbon fibre composite material. The sails are trimmed by a fully automatic system. In 2018, China Merchants took delivery of the New Vitality, a 300,000 DWT tanker with two rigid wing sails.

the sector on a strategic level. However, the calls to adopt a holistic, “energy-centric” approach have been growing and most new policy work is now showing a growing appreciation of wind propulsion, though we still have quite a way to go.

Take-off

In summary, 2023 and 2024 are lining up to be the take-off period for this technology and the question shipowners are now asking themselves is ‘do we move now and lock in the benefits today, including gaining a label of “pioneer?”’, or ‘do we hold fire, make our vessels wind-ready and wait for costs to lower due to economies of scale and a significant learning curve over the next two years?’ This is something of a quandary – should one harness free, zero-emissions wind energy today, or do it tomorrow – not a bad dilemma to have. Also visit Decade of Wind Propulsion 2021-2030 on www.decadeofwindpropulsion.org.
Gavin Allwright

Inséré 04/09/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 04/10/23

Record high officer supply shortfall threatens manning costs, warns Drewry

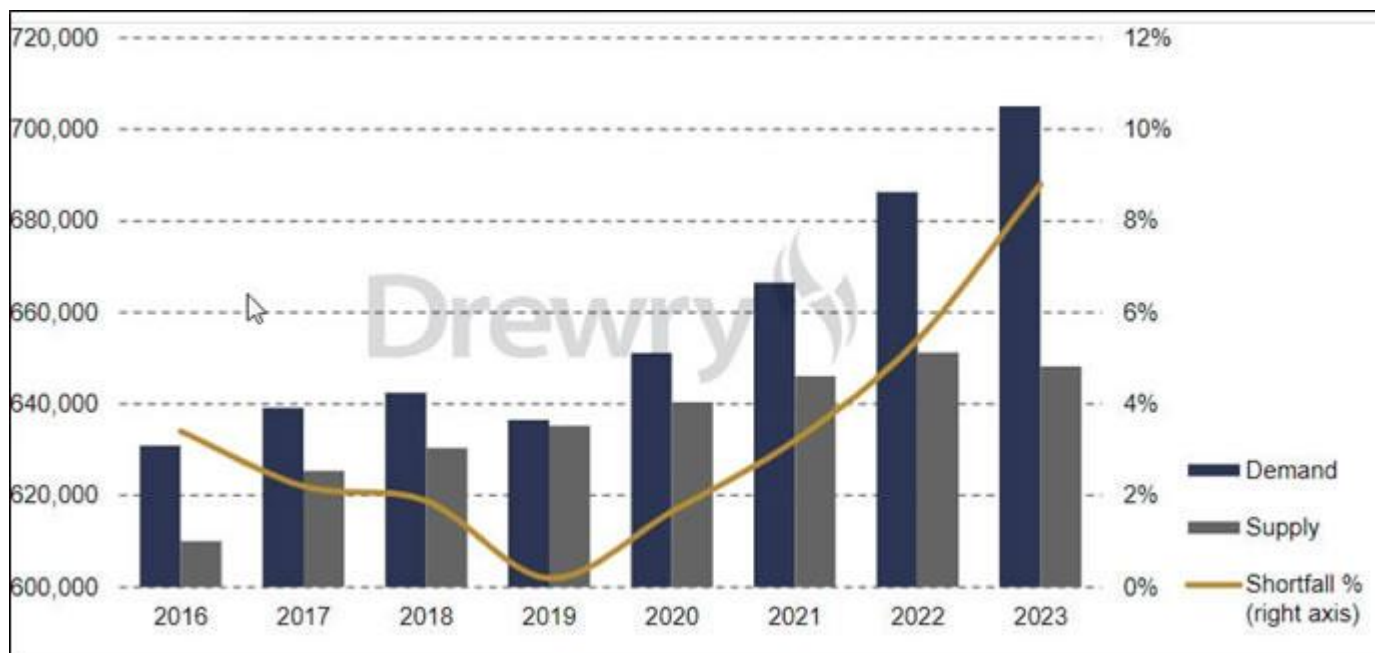
July 25, 2023, by Jasmina Ovcina Mandra

Officer supply shortfall has reached a record high and is not expected to improve,

leading to manning cost inflation, according to the latest Manning Annual Review and Forecast report published by shipping consultancy Drewry.

The 2023 officer availability gap has widened to a deficit equating to about 9% of the global pool, which represents a marked rise from last year's 5% shortfall and the highest level since Drewry first started analysing the seafarer market 17 years ago. Similar deficit levels are forecast for 2023-2028 based on the limits of new seafarer supply becoming available in the period.

While these deficit levels are based on vessel numbers together with assumptions on crewing levels and so largely theoretical, they clearly indicate that the seafarer labour market has become particularly tight, with important implications for recruitment and retention as well as manning costs. Drewry said that effects of the Covid-19 are still persistent, which had substantial impact on crew training but also on the overall appeal of working at sea as thousands of sailors were stuck on board vessels, too often in dire conditions.



"The most challenging period of the pandemic had hardly ended when the eruption of the Russia-Ukraine war created further challenges in seafarer supply, with many experienced crews returning home to join the military. Unfortunately, there is no end in sight to the war currently, so we expect numbers of new seafarers from Russia and Ukraine to be very limited for a while," Drewry added.

As a result, the importance of wellbeing has come to the forefront in employee retention, and the trend of looking beyond wage rates is becoming stronger by the day. Things like good communication channels with families at home, comfortable facilities onboard and a supportive work environment are gaining importance.

While vessel manning will be challenging over the few next years, especially with regard to officer availability because of these issues, the accelerating growth of the global deep sea vessel fleet is expected to make the situation even more difficult.

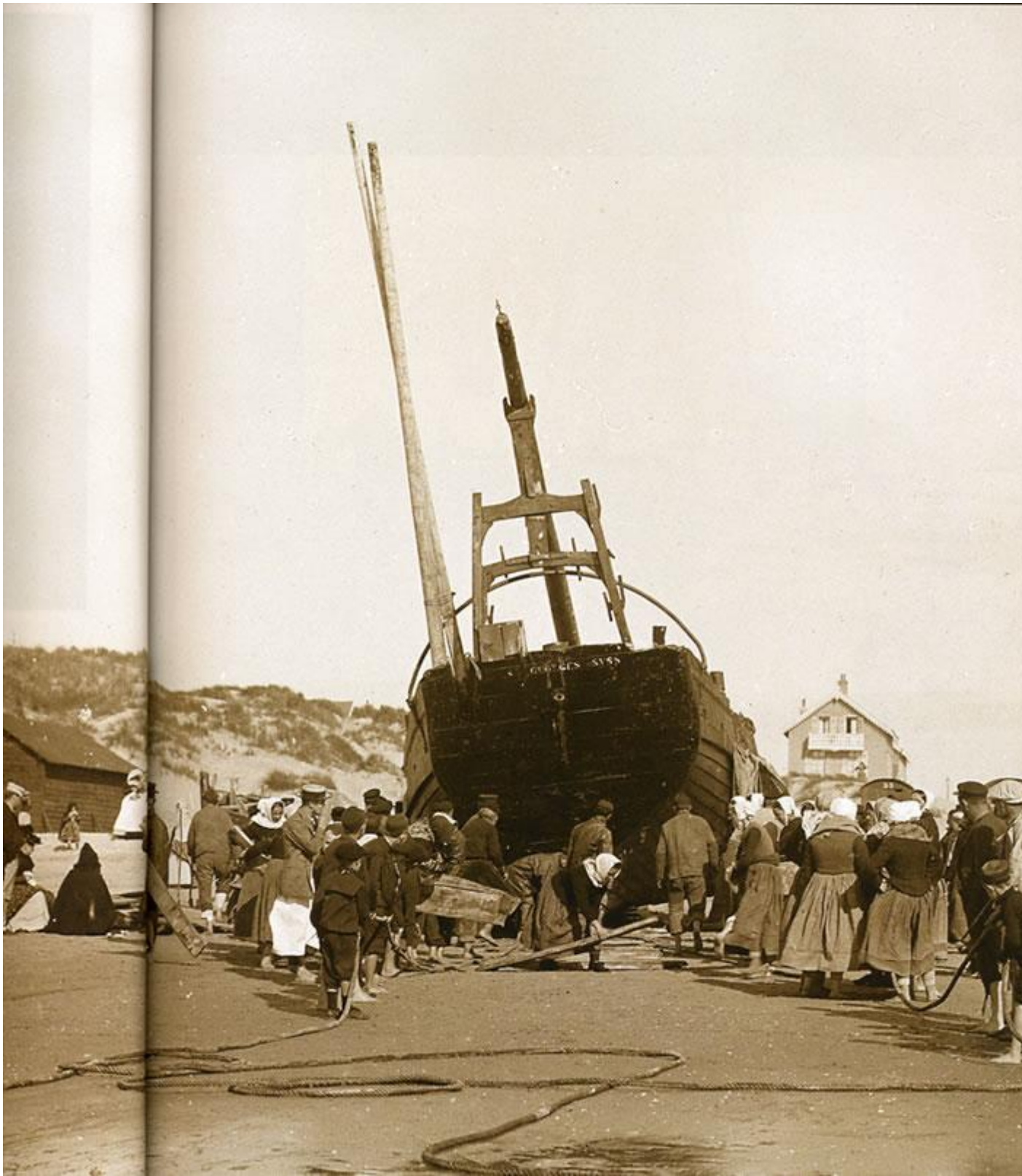
"Employers are seeking alternative sources of supply to fill the gap, and wages have also begun to show more volatility," said Drewry's head of manning research **Rhett Harris**.

"While sectors like containerships and offshore supply vessels have already seen increasing wage rates due to the strength of the sectors, we expect wage cost to accelerate for other vessel types as well."

Scènes de plage

En 1900, M. Plessis, photographe d'art, pose sa chambre sur la plage de Berck-sur-Mer afin d'en saisir les différentes scènes qui l'animent. Et elles sont nombreuses ! Jusqu'à la fin de la voile au travail, cette région concentre en effet l'une des plus importantes flottilles de bateaux de plage, particulièrement bien adaptés à des conditions d'utilisation difficiles. Pour halier cordiers et harenguiers sur le sable, hommes et femmes unissent leurs efforts. Ces dernières, avec les marins retraités ou au repos, et les enfants, pratiquent également une activité de pêche à pied, à moins qu'ils ne préparent et n'entretiennent le matériel d'armement des bateaux.

Le Saint-Georges, immatriculé à Saint-Valery-sur-Somme, est en passe d'être mis à l'eau. Le harengurier possède des fonds plats, un faible tirant d'eau et une très grande largeur, caractéristiques qui lui permettent entre autres de flotter haut sur la plage, là où la force des brisants est presque complètement épuisée.



Tandis que les hommes poussent l'avant du Saint-Georges, certains le soulevant avec leur dos afin de le maintenir bien droit, des dizaines de femmes — les «blancs bonnets» — le tirent à l'aide du rivasier, un cordage passé dans un trou prévu dans la quille, qui, elle, glisse sur une dizaine de madriers appelés blots.





droite, en haut: des fonds plats et un faible tirant d'eau, imposés par la contrainte de l'échouage, vont évidemment à l'encontre de bonnes performances sous voiles aux allures serrées. Mais au milieu du XIXe siècle, après des décennies passées à naviguer autant à l'aviron qu'à la voile, la remontée au vent est améliorée grâce à la dérive sabre — bien visible sur cette image — adoptée par les bateaux de plage du boulonnais.



bas: l'hiver, les marins des harenguiers portent des lainages épais. De longs bas de laine leur montent au-dessus des genoux. S'il pleut ou que la mer est mauvaise, ils enfilent une grande vareuse de toile huilée qui peut descendre jusqu'à leurs grandes bottes bourrées de paille.

Les grandes plages découvrant loin se prêtent bien à la pêche à pied, à laquelle s'adonnent en particulier les femmes. Celle-ci, pieds nus comme il est alors d'usage tient sous son bras un filet, dit haut-parc ou étente, qu'elle va tendre à marée basse entre deux perches enfoncées dans le sol.



Assises sur les paniers qui servent à lover les cordes ou décharger le poisson, deux femmes et un enfant font une pause. Car leurs journées sont bien chargées! La pêche aux cordes exigeant un gros travail préparatoire, tout le monde est en effet mis à contribution pour fabriquer les pailles (avançons), monter les hams (hameçons) et bien sûr rechercher des vers pour le hacquage



Chasse-Marée n° 232 Mai 2011

Inséré 05/09/23 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 05/10/23

**“British Frigates and Escort Destroyers
1939-45”**

BOEKBESPREKING By : Frank NEYTS



Osprey Publishing issued a most interesting book **"British Frigates and Escort Destroyers 1939-45"**. The book is written by Angus Konstam and illustrated by Adam Tooby.

Forced to fight Germany's U-boats in the Battle of the Atlantic, Britain and the Commonwealth needed large numbers of new warships to defend their shipping, and the two largest types produced were the escort destroyer and the frigate.

In this book, illustrated with archive photos, detailed colour profiles, a Hunt-class cutaway, and original artwork of the ships at war, naval expert Angus Konstam explores the key role played by these stalwarts of the battle. Escort destroyers were small destroyers optimized for anti-submarine warfare, with speed and anti-surface weaponry sacrificed, while frigates were simpler designs that could be built quickly in civilian shipyards. Nearly 200 were produced.

Their arrival came at a critical time for the Royal Navy, when the Battle of the Atlantic was reaching its climax, and losses among both merchant ships and escorts were mounting. These warships were key to protecting convoys in the Atlantic where their range and seagoing qualities made them well-suited for both convoy defence and U-boat hunting.

Like all publications of Osprey Publishing, a most interesting book !

"British Frigates and Escort Destroyers 1939-45" (ISBN 978 1 4728 5811 5), a softback, counts 48 pages and costs £12.99 or USD 20.00, Can \$27.00, P&P exclusive. One can buy the book in the better bookshop or direct with the publishers: Via the Osprey website: www.ospreypublishing.com.

Inséré 06/09/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 06/10/23

Greece Maintains Its Status as Leading Ship owning Nation

Greece is the largest shipowning nation in the world, as Greek shipowners control the highest share, 21%, of the global merchant fleet in terms of deadweight tonnes – dwt. During the last ten years the total capacity of the Greek merchant fleet, currently consisting of 5,520 ships, has grown by 50%.

Greek shipping is the main facilitator of the transport of essential goods accounting for (in terms of dwt):

- 31.27% of the world oil tanker fleet
- 25.32% of the world bulk carriers
- 22.65% of the world Liquefied Natural Gas (LNG) carriers
- 15.79% of the world chemical & product tankers
- 11.46% of the world Liquefied Petroleum Gas (LPG) carriers
- 8.92% of the world containerships

The Greek-owned merchant fleet is the world's largest cross-trader.

It transports cargoes between third countries with more than 98% of its fleet capacity.

Greek shipowners are mostly active in bulk/tramp shipping, the segment of the industry that specializes in the carrying of staples, such as grain and other agricultural products, oil and gas, iron ore, chemical products, coal, fertilizers and forest products.

Bulk/tramp shipping has the features of an almost perfectly competitive market and shipowners are price-takers.

The economies of the business mean that transport is provided in the most cost effective and efficient way.

For example, through ever-increasing economies of scale, transport costs are kept strikingly low to the benefit of the end consumer.

Greek shipping has been a frontrunner in this respect, too.

An average Greek-owned vessel is almost twice as big as the average vessel at global level.

Greek shipping is the fundamental pillar of European shipping as it accounts for 60% of the EU-controlled fleet .

Inséré 07/09/23 DOSSIER Enlevé 07/10/23

Short sea shipping and sustainability: 3 interesting considerations

Could an aging fleet and tightening environmental regulations be an opportunity for short sea shipping operators? Three considerations that could give you the edge when looking for the perfect balance between sustainability and profitability.

Why do an aging fleet and tightening environmental regulations present a golden opportunity for short sea shipping operators? This article looks at three compelling considerations that could give operators the edge when looking for the perfect balance between sustainability and profitability. For short sea shipping to become more sustainable, there are three key questions that need to be tackled:

1. How do I use less energy to do the same amount of work with my vessel?
2. How do I transform fuel to power more efficiently?
3. What new sources of energy are available to me?

These are the most common questions that Wärtsilä experts hear from customers every day. Let's dive deeper into each one.

1. How do I use less energy to do the same amount of work with my vessel?

The less energy you need to expend pushing your vessel through the water, the less engine power you need and the lower your fuel consumption and emissions will be. Energy saving technologies (ESTs) are solutions that help you maintain speed while simultaneously reducing fuel consumption.

In the short sea shipping sector, manoeuvrability and speed flexibility are top priorities, with vessels sailing relatively short routes and making frequent port calls. There are several ESTs available today that improve the hydrodynamic and propulsive efficiency of your vessel. For example:

- A properly integrated and optimised propeller and rudder design can reduce fuel

consumption and emissions by as much as 9%.
- Replacing the drag of a traditional rudder system with a thrust-generating arrangement that uses foils on either side of the propeller is another way to improve hydrodynamic efficiency. - - This approach can offer potential fuel savings of 10% while also significantly improving vessel manoeuvrability.

There are also energy-saving propeller cap solutions that can provide an average saving of 2 to 5% in propulsion energy and emissions. These work by weakening the hub vortex and recovering kinetic energy from the rotating flow aft of the propeller blades.

The question short sea shipping operators are grappling with is how to best to achieve compliance for their specific situation. It's about balancing CAPEX and OPEX while securing future capabilities that will allow you to comply with tightening regulations. While ESTs increase CAPEX, in the long run they reduce OPEX and improve profit margins by lowering fuel costs. It's also important to remember that some ESTs come with the added bonus of improved vessel manoeuvrability. This might open up access to new ports with stricter emissions regulations and where vessel movements are more challenging.

Swedish company Furetank is one example of a short sea shipping operator that is incorporating ESTs into its newbuild projects. The company worked with Wärtsilä to install a range of energy-saving solutions, employing Wärtsilä's OPTI Design approach to achieve optimal propulsion efficiency for their tanker Fure Viten, which left the shipyard in June 2021.

The vessel is powered by a Wärtsilä 34DF dual-fuel main engine and has two Wärtsilä auxiliary engines with a selective catalytic reduction (SCR) system to reduce emissions. A backup battery can take over from the auxiliary engines when sailing through narrow channels, and its highly efficient electric cargo pumps use 15–20% less power than hydraulic pumps and are also much quieter. As well as a shaft generator system, the Fure Viten also has a Wärtsilä High Performance Nozzle to improve thrust and increase propulsion and fuel efficiency as well as a Wärtsilä EnergoPac rudder system to increase manoeuvrability while further reducing fuel consumption.

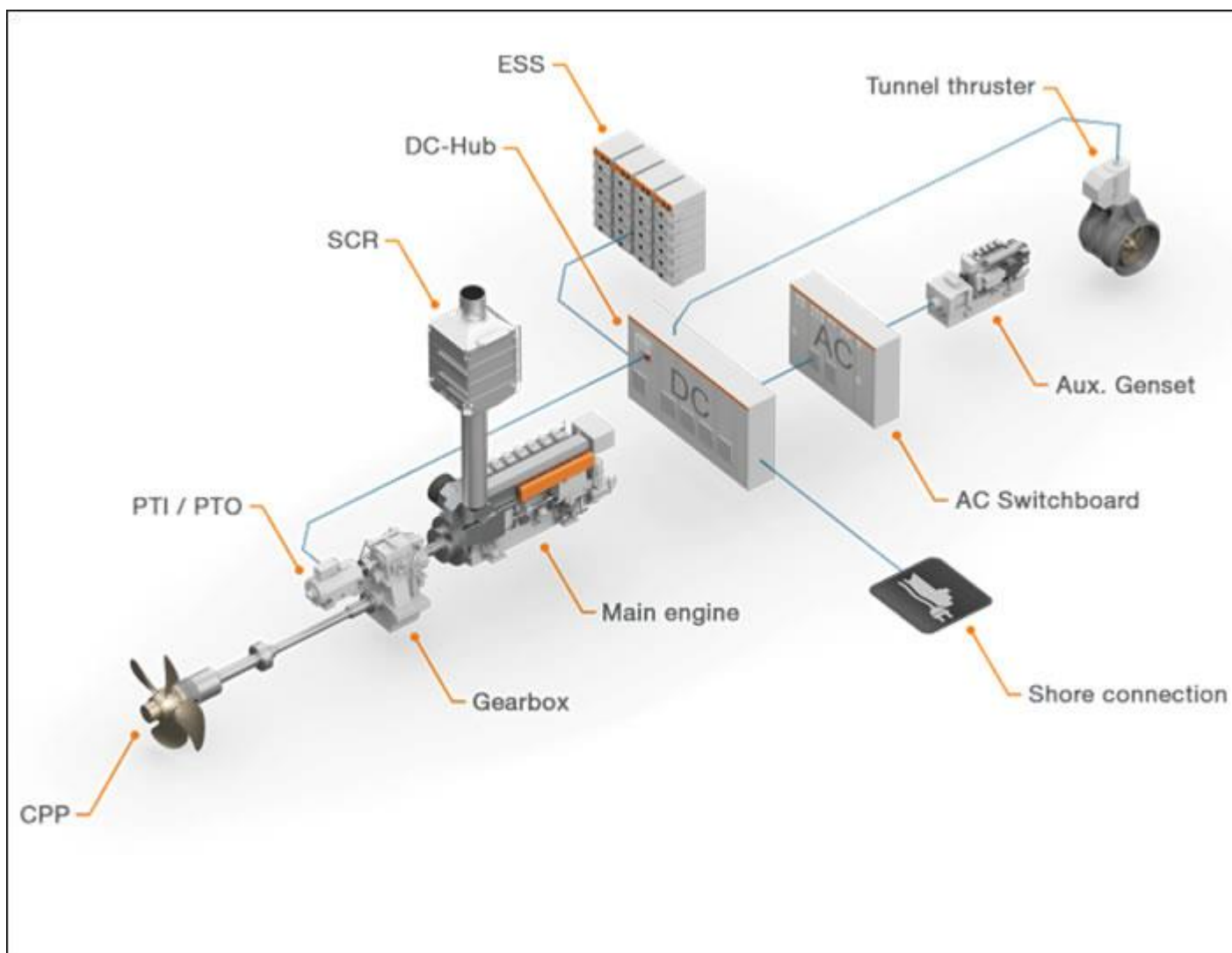
Sea trials demonstrated that together these technologies reduced CO2 emissions by 55% and NOx by 86% in addition to virtually eliminating SOx and hazardous particulate matter emissions compared to the company's previous-generation tankers. Critically, they also mean that the Fure Viten has already surpassed the IMO's 2050 emission targets.

2. How do I transform fuel to power more efficiently?

Operators are gradually moving away from the classic short sea shipping setup with a single main engine powering a fixed pitch propeller (FPP) and towards hybridised and electrified propulsion solutions. These provide a more sustainable and flexible foundation for the future.

Hybridisation optimises the engine load based on the vessel speed and operating profile. Engines can be run at optimal load, where they are most efficient, and generate the least emissions, while batteries are used to absorb load fluctuations.

In a mechanical hybrid setup with a controllable pitch propeller, gearbox and shaft generator system, the main engine can be decoupled from the CPP so the vessel can operate solely on battery power when entering and exiting port, eliminating emissions entirely.



Hybridised arrangement for short sea shipping

In a hybrid electric concept multiple gensets provide propulsion and auxiliary power needs through a common electrical distribution system. Propulsion is provided by electric motors driving a FPP, enabling a highly flexible drive system.

In today's hybrid propulsion setups, batteries are accompanied by modern engines that are far more efficient than their predecessors.

The core engine power demand of the short sea shipping sector is in the 1–10 MW range. Wärtsilä's fuel-flexible portfolio includes the Wärtsilä 25. This modular and future-proof solution makes it easier than ever for you to target net-zero by allowing you to transition to greener future fuels simply by replacing selected engine components, which significantly shortens the overhaul time and reduces complexity.

One example of a short sea shipping operator that is using hybrid propulsion to reduce fuel costs and decrease emissions is Misje Eco Bulk, part of the Norway-based Misje Rederi group. In 2020 the company commissioned three 5,000 dwt bulk carriers with a fully integrated Wärtsilä hybrid solution. The solution includes a battery-based energy storage system that provides emission-free power for port movements and cargo operations by eliminating the need to run the engines. The first of these vessels, the Misje Vita, was delivered in autumn 2022.

3. What new sources of energy are available to me?

Tapping into new, greener energy sources can give your short sea shipping operations a big sustainability and efficiency boost. For example, the ability to plug into shore power when in port eliminates the need to use auxiliary engines to cover your vessel's hotel load. For some vessels, consistent use of shore power can cut emissions and fuel

costs by as much as 10% as well as reduce OPEX. The sustainability advantages are even greater when the power is generated from renewable sources like wind or hydro.

Many ports are now investing in shore power infrastructure, and it will gradually become mandatory for vessels to use it. And with the Carbon Intensity Indicator (CII) regulations now in force, decarbonising your port operations with shore power can have a positive influence on your vessel's CII rating. This is because the rating is based on grams of CO2 emitted per cargo-carrying capacity per nautical miles travelled. Emitting CO2 in port while the vessel is not moving is particularly bad for your CII rating as it is not being offset by any miles travelled.

In terms of fuel as an energy source, more climate-friendly future fuels like LNG, methanol, biodiesel and ammonia are on everyone's radar. In the short sea shipping segment several operators are eyeing up methanol as a viable option. Methanol is clean burning, cheap to produce, widely available and has the potential to be 100% renewable. Converting to methanol as a marine fuel is a relatively straightforward process if you're already running on conventional liquid marine fuels.

SAL Heavy Lift GmbH, a German heavy lift and project cargo specialist, is building four new heavy lift vessels with a hybrid propulsion system. The system, which will include methanol-capable Wärtsilä 32 main engines, will minimise the vessels' CO2 emissions.

Operators who are already using LNG as fuel are looking at ammonia with increasing interest. Ammonia is currently the most viable zero-carbon fuel because of its well-established supply chain and the level of readiness of engine technology. The Wärtsilä 25 is the first engine designed from the start to use ammonia as fuel. The company is also offering dedicated fuel storage and supply solutions and customised exhaust aftertreatment devices for operators who want to make the switch.

Handpicked related content: Weighing up the pros and cons of adopting ammonia? Ammonia – Fuel for thought in our deep-dive Q&A provides the answers to the top questions about this promising future marine fuel.

So the short sea shipping sector is all set to sail towards new horizons, with plenty of options on offer to save fuel and cut emissions. New energy saving devices, propulsion concepts and energy sources can provide a solid base for a more sustainable future for the segment.

The answers to the questions in this article are based on discussions with two of Wärtsilä's leading experts in the field: Leonardo Ferrero, Team Leader, System Development & Design and Lilli Chi, General Manager, Technical Sales, Small Merchant.

Learn more about decarbonisation solutions for short sea shipping and see how they've been applied on real vessels by watching our webinar: [Short Sea Shipping – A Smart Propulsion System](#).

Written by Charlie Bass

Inséré 08/09/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 08/10/23

Loods Croenen en 'Fremantle Highway': "Zinken alleen maar uitgesteld"

De brand aan boord van de 'Fremantle Highway' woedt nog steeds in alle hevigheid. Voor heel wat media blijkt het een uitgemaakte zaak dat een elektrisch voertuig de oorzaak van de brand is. Rivierloods op rust, Herman Croenen geeft zijn visie.

Meer en meer partijen nemen actie om het brandrisico aan boord van roroschepen te wijten aan het in brand schieten van elektrische batterijen, te vermijden. Er wordt sinds

gisteren vaak verwezen naar een soortgelijke brand aan boord van de 'Felicity Ace' in maart 2022.

"Toch is een brand op een roroschip hoogst uitzonderlijk te noemen", zegt Croenen. "Als we terugkijken in de geschiedenis, vinden we erg weinig voorbeelden terug van branden op een autoschip. Gelijklopend met de opkomst van de elektrische wagens zien we de laatste tijd toch plots meer branden opduiken aan boord van dit soort schepen. Uiteraard kennen we de oorzaak van de brand aan boord van de 'Fremantle Highway' nog steeds niet, maar ik schat de kans toch groot dat ook hier een elektrische wagen of batterij aan de basis ligt."

Afgesloten

doos

"Wanneer dit soort schepen in brand vliegt, dan is dat al bij voorbaat een verloren zaak", zegt Croenen. "Zo'n roroschip is een afgesloten doos en kan je van buitenaf niet blussen. Het afkoelen van de romp van het schip zal niet veel uithalen, je kan er enkel het zinken mee uitstellen. Op die manier kan je de stevigheid van het schip nog behouden, maar de brand zal ondertussen binnenin verder woekeren. Je kan van buitenaf onmogelijk de brand blussen. Zou je dat wel kunnen, door bijvoorbeeld een gat in de romp te maken, dan zal je erg veel water in het schip spuiten. In dit soort schepen is er geen compartimentering, waardoor je eigenlijk een gigantisch bad vult dat hierdoor uiteindelijk zal zinken of kapseizen. De kans dat je dit schip kan redden is minimaal."

Lashing

"Door de enorme hitte bestaat de kans dat de 'lashing' (het systeem met spanbanden, waarmee de voertuigen zijn vastgemaakt) zal smelten. Hierdoor bestaat de kans dat de lading gaat schuiven", zegt Croenen. "Als alles naar een kant zou schuiven, dan krijg je een verschuiving van je evenwichtspunt en dan kan je het schip onmogelijk recht houden. Op de infraroodbeelden zie je duidelijk dat de hitte al over het hele schip verspreid zit."

Mensenlevens

"De cargo zal hoogstwaarschijnlijk helemaal uitbranden. Wat er dan nog van het schip overblijft, zal door de bergers moeten bekeken worden. Stel dat het schip blijft drijven, dan wordt het een hele uitdaging om een haven te vinden die het schip wil ontvangen. Er bestaat geen regelgeving die zegt dat het schip moet gesleept worden naar de dichtstbijzijnde haven. Er zullen niet veel havens staan te springen om zo'n schip binnen te halen. Het allerbelangrijkste is dat de bemanning van boord is. Het schip en de lading is bij een brand aan boord van ondergeschikt belang", legt Croenen verder uit.

Gevolgen

voor

milieu

Wanneer het schip zou zinken dreigt er mogelijk een milieuramp. "Het schip zal heel wat zware stookolie, diesel en smeerolie aan boord hebben. Dat zit allemaal wel veilig in tanks onder de lading in de romp", zegt Croenen. "Door de brand zal er niet veel gebeuren met die tanks, maar wanneer het schip zou kapseizen of zinken, kan je lekken niet uitsluiten. De 'Felicity Ace', die vorig jaar zonk in de Atlantische Oceaan, ligt op zo'n 3.000 meter diepte. Een lek op die locatie verspreidt zich over de hele oceaan. Mocht de 'Fremantle Highway' zinken, krijg je een heel ander scenario. De Noordzee is maar een dertigtal meter diep, een lek zal voor mogelijke vervuiling zorgen van Frankrijk tot in Noorwegen."

Separatiezone

"De 'Fremantle Highway' bevindt zich ten noorden van Ameland en de Nederlandse Waddeneilanden", zegt Croenen. "Je zit daar pal op het verkeersscheidingsstelsel (VSS) van en naar de Duitse havens en Scandinavië. Ik weet niet of dit op dit moment een grote impact zal hebben op de scheepvaart. Mogelijk zal men het verkeer omleiden via de separatiezone (de zone tussen de twee vaarrichtingen)."

Three simple but effective ways to prevent vessel downtime

Machinery downtime is a headache for every vessel operator, and unscheduled downtime is the worst kind of pain. No cruise or ferry company wants angry passengers because of delays, and LNG and offshore operators definitely want to avoid expensive fines from charterers. Luckily there are some simple ways to prevent unscheduled downtime. Could these be the solutions you're looking for?

Unscheduled downtime. Two words that strike fear into the hearts of vessel owners and operators everywhere. The consequences of downtime vary by segment, and often a vessel will need to operate inefficiently to try to catch up once the issue is solved, increasing the negative effects. The ways to prevent downtime depend on what's caused the problem. Let's take a look at three common causes and the solutions that can help.

1. Cause of downtime: An unexpected technical challenge identified by your crew that requires immediate action

Picture the scene: the chief engineer on your LNG carrier is trying to leave port but the engines won't start. If you can't get moving quickly you will be liable for hefty financial penalties on top of your loss of earnings, with the additional threat of losing the charter. However you get the issue solved, time is of the essence. Crew costs are rising and you're not making any money to offset them. Your engineer might be staring at a screen full of alarms as they try to work out why the equipment has stopped. And if you have a less experienced crew or an especially complex issue – for example a sensor problem which causes temperature readings to look normal when they're not – problems become expensive fast.

The solution: Round-the-clock expert support

Having operational support available around the clock to assist with troubleshooting can help you get your vessel sailing again as quickly as possible. In the case of the LNG carrier, the chief engineer had access to Wärtsilä Expertise Centres. One phone call and a Wärtsilä expert immediately started investigating the case.

The result: Out of port and back on schedule

The expert gave the chief engineer step-by-step instructions of things to check, such as pressure and temperature levels and fuel quality. In addition, the expert had access to the vessel's history and real-time data and trends from equipment onboard. Most importantly, the expert had the knowledge to know where to look to find the problem, and the experience to solve it as quickly as possible. The chief engineer and Wärtsilä expert collaborated in real time to resolve the case, the engine was successfully started and the vessel left port and got back on schedule.

2. Cause of downtime: An unexpected technical challenge not identified by the crew that could cause downtime, or inefficient asset operation leading to poor performance

Prevention is better than cure so, where possible, it's best to avoid unscheduled downtime in the first place. Before equipment breaks down there are often small signs that show something isn't quite right. The problem is that these signs might not be visible to your crew. For example, a slight increase or decrease in temperature or pressure, turbocharger RPMs fluctuating due to faulty bearings, or an increase in exhaust gas temperatures which

can be the first indication of poor engine health. These changes aren't enough to cause an alarm, and no-one onboard would notice a problem, but there is still a way to monitor these signs and fix small issues before they develop into something more severe and take your vessel out of action.

The solution: Predictive maintenance services

Predictive maintenance services like Wärtsilä Expert Insight continuously analyse incoming data from sensors onboard a vessel. Advanced rule-based analytics and a layer of artificial intelligence help to recognise when there's a potential issue and flag it up to the most important element of the Expert Insight service: Wärtsilä experts. They use their knowledge and experience to concretise the case at hand and alert the customer to any anomalies and provide actionable advice and recommendations. In one case the service picked up that the charge air temperature on board a vessel was too low, meaning the engine wasn't operating efficiently. Working with the chief engineer onboard, Wärtsilä's experts helped to solve the problem – a faulty actuator.

The result: Less downtime and access to greater expertise

With almost 700 marine installations in the field, data from vessels is combined to increase knowledge, helping to catch problems earlier and benefiting everyone involved. Because crew often move between vessels, having a dedicated Wärtsilä expert also means there is always consistency and experience available. Crew also learn more about common issues and how to solve them. Wärtsilä experts are experienced in both engineering and your specific vessel – and support is available around the clock.

3. Cause of downtime: Fixed scheduled maintenance isn't meeting your operational requirements

Many vessels are still following maintenance schedules that are based on the operational hours of each piece of equipment. Maintenance stops are chosen when running hours hit predefined levels, whether equipment needs servicing or not. There is some logic to this – obviously you can't run to failure – but what if you could delay until the equipment actually needs maintenance, while still sailing safely?

It turns out you can.

The solution: Data-driven dynamic maintenance planning

Data-driven dynamic maintenance planning (DDDMP) provides the flexibility to schedule maintenance for when it's needed rather than according to running hours. If performance data and inspections are all looking good then the time between overhauls can be extended, reducing overall lifecycle costs. Different maintenance activities can often be combined according to dry dock schedules to make the best use of docking time.

Wärtsilä uses Expert Insight as an enabler for DDDMP, tracking real-time data from the vessel while also monitoring the condition of fluids such as lube oil, cooling water and fuel. These ongoing checks are combined with intermediate and open inspections that prove whether it's safe to postpone maintenance activities. Wärtsilä can either carry out all inspections or crew can be trained to handle intermediate inspections with Wärtsilä carrying out open inspections. This training is also a great way to increase competence on board, which helps when unexpected events occur.

The result: The flexibility to make profitable choices

In some cases DDDMP has allowed operators to take lucrative contracts that would have clashed with previously scheduled maintenance. In these cases Wärtsilä can provide a statement, accepted by classification societies and insurance companies, that shows that maintenance can be safely postponed for a given length of time.

4. Bonus solution: Reduce downtime with reliable equipment

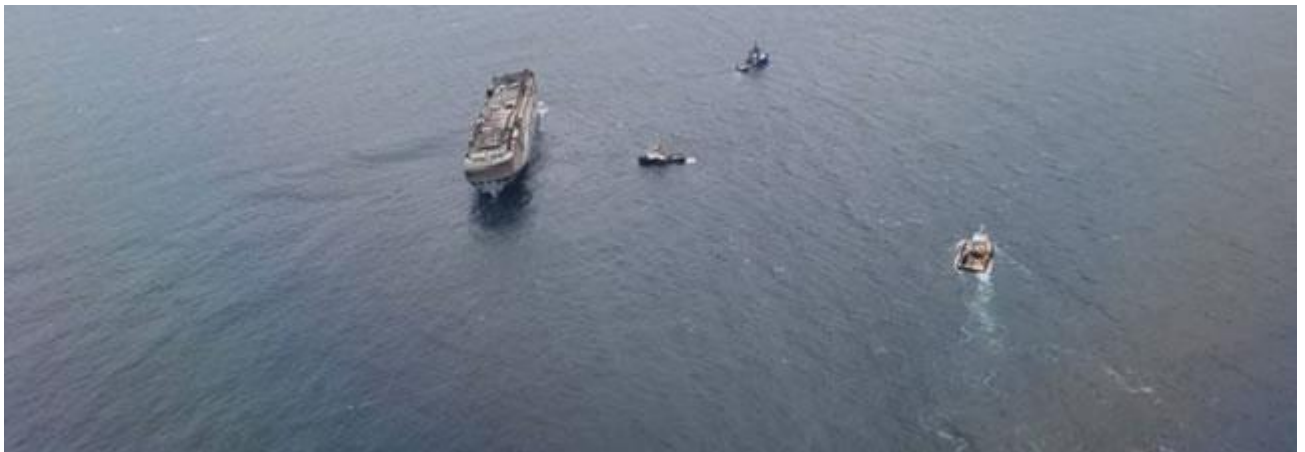
In addition to support services, it's important to recognise the significance of reliable equipment when it comes to avoiding unscheduled downtime. Choosing proven equipment from reliable suppliers is essential to maximise availability, ensure safety and avoid blackout risks. Operational disruption can damage a shipping company's competitiveness, profits and ultimately its reputation. For even greater peace of mind, you can enter an agreement to ensure reliability and availability targets are met with an outcome-based business partnership. These come in many forms, for example an engine room reliability assurance or a duration of overhaul guarantee. What do they all have in common? The power to keep headaches at bay.

Source: Wartsila

Inséré 10/09/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 10/10/23

Eemshaven ontvangt uitgebrand autoschip 'Fremantle Highway'

3 aug 2023



De uitgebrande 'Fremantle Highway' wordt vandaag, 3 augustus 2023, naar Eemshaven in Nederland gesleept. De autoriteiten volgden de voorkeur van bergers voor het meest nabije veilige oord. Deze diepzeehaven heeft onder meer ruime terminals voor de offshore windindustrie.

De betrokken diensten zijn donderdagochtend 3 augustus gestart met het verslepen van het uitgebrande autoschip 'Fremantle Highway' naar Eemshaven (Groningen). Dat gebeurde na een beslissing woensdagavond door Nederlands minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat in overleg met alle betrokken partijen. "Eemshaven is de meeste geschikte haven vanwege de korte afstand (64 km) en de verslechterde weersomstandigheden. Door de sleepreis zo kort mogelijk te houden, worden de risico's beperkt. De haven biedt de infrastructuur en faciliteiten voor de vervolgstappen in de berging van het schip", meldt Rijkswaterstaat.

Het sleepkonvooi beweegt zich met een snelheid van enkele knopen, van de tijdelijke ankerplaats op 16 km boven Schiermonnikoog en Ameland naar Eemshaven. "De aankomsttijd is afhankelijk van het weer, de stroming en het getij", zegt Rijkswaterstaat. Volgens het plaatselijke medium Eemshaven Online wordt de 'Fremantle Highway' tegen 13.00 uur verwacht. De sleepboten staan alvast nog niet in de lijst van de verwachte aankomsten.

Experts aan boord

De 'Fremantle Highway' vatte dinsdagavond 25 juli vuur onderweg van Bremerhaven naar het Suezkanaal. Het autoschip met 3.784 nieuwe wagens aan boord, waarvan volgens de Japanse rederij "K" Line 498 elektrische auto's, had er een rotatie langs onder meer Zeebrugge en Bristol opzitten. Van de 23 opvarenden stierf één persoon en raakte de rest gewond door de brand of tijdens de evacuatie waarbij ze vanop grote hoogte in zee moesten springen. Pas dinsdag 1 augustus kwam het bericht dat de brand uitgedoofd is.

"De situatie aan boord van het vrachtschip is nog steeds stabiel. Het grootste gedeelte van het schip is inmiddels geïnspecteerd en er zijn geen aanwijzingen dat er nog brand is. Tijdens de sleepreis zijn experts aan boord om de status van het schip constant te monitoren", zegt Rijkswaterstaat.

Duitse grens

Het sleepkonvooi bestaat uit de 'Fairplay-30', 'Multratug 20', 'Barney', 'Waterlines' en 'Multrasalvor 4'. De reis wordt begeleid door de 'Guardian' van de Kustwacht en het oliebestrijdingsschip 'Arca' van Rijkswaterstaat.

Eemshaven ligt op het meest noordoostelijke puntje van het Nederlandse vasteland aan de monding van de rivier de Eems, die de grens met Duitsland vormt. Deze diepzeehaven (14 meter) met meer dan vijf kilometer kaailengte, beslaat 1.324 hectare waarvan onder meer een ro-rofaciliteit, een aantal terminals voor toelevering aan de offshore windindustrie en een terminal voor vloeibaar aardgas (lng). Eemshaven en de haven van het naburige Delfzijl vallen onder het beheer van Groningen Seaports.

Inséré 11/09/23 DOSSIER Enlevé 11/10/23

For only the second time in its history, the US Navy is beginning the slow, tricky process of taking apart a nuclear-powered aircraft carrier

BY : Michael Peck



USS NIMITZ in the Persian Gulf in August 2013.

In April, the Navy published a notice announcing the beginning of planning to scrap the **USS NIMITZ**. **USS NIMITZ** entered service in 1975 and has spent nearly 50 years operating all over the world. But **USS NIMITZ** will be only the second nuclear-powered carrier to go through deactivation and defueling. For the US Navy, the tiny atom has been a big friend. Nuclear power allows the Navy's aircraft carriers and submarines to stay at sea for extended periods, limited only by the endurance of their crews.

But there's a downside to nuclear-powered vessels: How do you dispose of them when they're no longer needed? While most ships eventually end up in the scrapyards, breaking up a radioactive power plant is a different matter — specially when it's in a giant aircraft carrier.

In early April, the Navy published a pre-solicitation notice announcing that Huntington Ingalls' Newport News Shipbuilding division would formulate requirements for scrapping the **USS NIMITZ**. The Nimitz was commissioned in 1975 as the first of the 10 Nimitz-class vessels that comprise most of the current US carrier fleet.

The Nimitz would only be the second American nuclear-powered carrier scheduled to be scrapped. The first is the USS Enterprise, which was commissioned in 1961 and was also the world's first nuclear-powered carrier. Though the **ENTERPRISE** was decommissioned in 2017, the Navy is just beginning a years-long process to safely dispose of it.

"The bulk of the Navy's past dismantlement and disposal work is comprised of comparatively low-cost projects—particularly submarines—with limited resource demands compared to a nuclear-powered aircraft carrier like **CVN 65 [USS ENTERPRISE]**, a multi-year project with a cost that will potentially exceed \$1 billion," noted a 2018 Government Accountability Office report. A nuclear sub cost about \$26 million to scrap, GAO estimated.

The problem isn't that the Navy doesn't have experience dismantling nuclear-powered ships. The US Navy launched the first atomic submarine — the **USS NAUTILUS** — in 1954. (The first nuclear-powered surface ship was the Soviet icebreaker **LENIN**, launched in 1957.) Since 1990, the Navy has inactivated — which entails removing the nuclear fuel and reactor compartment — more than 130 nuclear-powered ships, according to the GAO. In addition to carriers and subs, the Navy also built nine nuclear-powered cruisers in the 1960s and 1970s. The last of them, USS Arkansas, left service in 1998. But scrapping a 100,000-ton aircraft carrier is a much more ambitious project. To say the process is complicated — both technically and bureaucratically — would be an understatement.



Left : A disposal site with reactors from cruisers and Los Angeles-class subs in Hanford,

Washington in November 2009 Department of the Navy

The Environmental Protection Agency has an entire webpage describing how the process should work.

The Department of Defense "maintains and monitors the radioactive parts," according to the EPA. The parts are shipped by barge — under Navy or Coast Guard escort — to a disposal site, while complying with Department of Transportation regulations. Some reactor parts will be stored in special vaults by the Department of Energy at its facility in Hanford, Washington.

"There is no reason civilians should ever encounter any exposure risk from nuclear submarines or the disposal sites that store the dismantled reactor compartments," the EPA says reassuringly.

As ships built almost two decades apart, the **ENTERPRISE** and **NIMITZ** are different designs. Their disposal requirements will be different, a Navy spokesman told Breaking Defense. But how the US government handles their demise will serve as a template for other nuclear-powered warships. The Navy has nine other Nimitz-class and one newer Ford-class carrier in service, and they will have to be scrapped eventually. Yet six years after decommissioning the **ENTERPRISE**, the Navy can't even decide who will scrap it. Navy shipyards are so overworked that they can't provide required maintenance for active warships, let alone take apart obsolete ones. In 2022, the Navy announced that the **ENTERPRISE** would be scrapped in a private shipyard rather than at the Puget Sound Naval Shipyard. The private shipyard will probably be in Alabama, Texas, or Virginia, according to a draft environmental impact statement posted on a special Navy carrier disposal website.

However onerous or complicated it is, the Navy will have to devise a workable process for scrapping giant nuclear-powered aircraft carriers. In addition to its 11 active carriers — six of which, including Nimitz, have been in service for more than 30 years — the Navy plans to build at least four more Ford-class ships, one of which will be also be called Enterprise.

Whichever way the scrapping process for **ENTERPRISE** and **NIMITZ** goes, it will be a goodbye for two of the most storied warships in American history. **ENTERPRISE** symbolized US technological prowess as the Cold War heated up in the 1960s. The **USS NIMITZ** was an icon of the 1980s and the first of a class of carriers that has served all over the world in the post-Cold War era. Their passing will mark the end of an era.

Source : Yahoo

Inséré 12/09/23 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 12/10/23

Solution belge de l'Assurance des Risques de Guerre Maritimes 1940 - 1945 (I)

Conférence donnée à l'Académie de Marine, le 20 février 1951 par Maître Fernand MARQUET, Directeur de l'A.M.A.R.I.G., (Association Mutuelle d'Assurances Maritimes contre les Risques de Guerre), Professeur à l'Institut Universitaire des Territoires d'Outre-mer, Anvers.

De tous les secteurs de l'économie nationale celui de l'armement maritime et de pêche fut sans doute le plus durement atteint par les événements de guerre. Si l'on considère le tonnage brut d'avant-guerre et le volume des pertes, subies tant en bâtiments anciens qu'en navires de remplacement acquis au cours des hostilités, le pourcentage des pertes s'établit à 83 %. C'est après celui de la Grèce le plus haut coefficient de pertes. Et cependant trois ans après la cessation des hostilités le tonnage de la flotte marchande était revenu à son chiffre de 1939.

Cette rapide reconstitution de l'outil essentiel à notre vie économique est due dans une très large mesure à l'esprit de prévoyance et de solidarité dont ont fait preuve nos armateurs et à la compréhension des milieux gouvernementaux.

Dès avant les hostilités le problème des assurances maritimes de guerre avait été mis à l'étude de telle sorte que, lorsque éclata le conflit, un organisme put être mis immédiatement sur pied ce qui permit et la continuation du trafic en temps de guerre et la reconstitution immédiate de pertes.

Le problème cependant n'était pas sans présenter de grosses difficultés. Elles étaient d'ordre technique, financier et administratif.

D'ordre technique : L'assurance, qui est par essence la division des risques dans le temps et l'espace, allait devoir se pratiquer en une période de hauts risques, dans les limites étroites de nos effectifs maritimes et de nos frontières nationales.

Alors qu'il est de règle de calculer la probabilité des sinistres sur le plus grand nombre de cas possibles, pendant la plus longue période d'expérimentation possible, l'assurance des risques de guerre opère dans l'ignorance de l'amplitude et de la fréquence des risques qu'elle assume.

Alors que l'assureur de toute branche répartit le risque sur une période normalement sûre, l'assureur des risques de guerre n'est sollicité que le jour où le risque est à ce point intense qu'il est pratiquement devenu inassurable.

Alors que dans toutes les autres branches — y compris l'assurance des risques de mer ordinaires — les données de l'expérimentation sont constantes, ici les sources de la statistique se révèlent aussi intermittentes que dissemblables.

Alors que la nationalité de l'assureur et du réassureur est indifférente en temps de paix, elle est en temps de guerre d'importance capitale. Les ressortissants d'États ennemis se

verront évidemment refuser le règlement des sinistres et les ressortissants d'États neutres se trouveront en maintes circonstances exposés au même danger.

Les ressortissants d'États neutres au surplus trouvent difficilement à couvrir leurs risques, l'assurance d'État des nations belligérantes leur sera refusée et l'assurance libre ne leur consentira de garantie qu'à des taux fort élevés.

D'ordre financier : Privés de la possibilité de recourir à la réassurance sur les marchés étrangers par suite de la fermeture des frontières, ne disposant par lui-même d'aucune réserve préconstituée, exposé à devoir intervenir dès les premiers jours de son existence pour des sommes extrêmement élevées (— rappelons incidemment la perte totale du s/s Alex Van Opstal et du s/s Suzon, respectivement le 15 septembre 1939 et le octobre 1939, —) l'organisme d'assurance ne pouvait assumer sa charge et la mener à bonne fin qu'à condition de jouir d'une garantie aussi large que l'étaient les risques qu'il assumait.

Cette garantie, dans la conjoncture de guerre, ne pouvait lui être donnée que par l'Etat. C'est ce qui fut fait.

Et c'était justice. Car s'il importe à l'armateur de conserver son navire, à l'importateur de protéger ses biens en cours de transport, il est indispensable pour la collectivité nationale que le pays soit ravitaillé tant pendant la période de pré guerre que durant et après les hostilités. Cet intérêt commun justifie amplement, à notre avis, un partage des risques.

D'ordre administratif. La pratique de l'assurance maritime surtout en temps de guerre est ardue : la technique du navire et du transport se compliquent de données nouvelles relevant du droit international public et privé et intéressant au plus haut chef l'administration politique de la Nation et principalement ses relations extérieures.

ue l'on songe un instant à la navigation sans feux, à la protection des mines, à la suppression du balisage, — aux règles du blocus, de la contrebande, de la visite, de la capture, aux lois de la neutralité et de la belligérance, — à la participation des ressources de l'armement maritime à l'effort de guerre nationale et interalliée.

Toutes ces considérations se conjuguent et conditionnent les risques maritimes de guerre et leur garantie. C'est pourquoi l'assurance de ces risques, confinée aux intérêts nationaux, secondée en équité par les finances publiques, doit être en outre administrée simultanément par des techniciens de la navigation, de l'assurance, du pouvoir public et du droit.

ORGANISME BELGE D'ASSURANCE DES RISQUES DE GUERRE MARITIMES

C'est ce qu'ont parfaitement compris les fondateurs de l'Association Mutuelle d'Assurances Maritimes contre les Risques de Guerre. Des représentants des armements de la marine marchande et de la pêche, des assureurs, des fonctionnaires des départements des Communications et des Finances et des Juristes siégèrent dans ses conseils d'administration et Comité Technique. La flotte marchande et la flottille de pêche furent dans leur totalité intégrées dans la mutuelle. L'affiliation fut rendue obligatoire, tant à fin de réaliser la loi du grand nombre que pour assurer au pays la reconstitution de tous ses moyens de transport maritimes.

Les assureurs et les courtiers d'assurance apportèrent le concours de leurs connaissances techniques à l'élaboration des clauses et conditions de l'assurance, à la gestion de l'entreprise et à la liquidation des sinistres. Leur intervention fut particulièrement importante dans l'assurance des cargaisons où l'organisme d'assurance, sortant des limites de la mutualité, fut appelé à suppléer à l'insuffisance du pouvoir d'absorption du marché libre.

L'État, garant des engagements de l'assureur intervint, non seulement pour surveiller et contrôler la gestion financière, mais aussi, averti qu'il est de l'évolution de la politique internationale, pour conseiller, prévenir ou seconder les activités de l'entreprise et en dernière finalité pour garantir la bonne fin des opérations.

Ainsi se réalisa une gestion commune, fortifiée par l'union des divers intérêts en cause, à l'abri de la critique de l'étatisme comme de la stérilité d'un effort unilatéral.

L'organisme d'assurance suivit deux politiques distinctes, selon qu'il s'est agi d'assurance de marchandises ou de corps.

Dans le premier secteur où il ne remplissait qu'un rôle supplétif cet organisme s'en tint aux conditions de garantie et aux taux de primes pratiqués sur le marché libre, acceptant l'entremise des courtiers et appliquant dans les règlements des sinistres les règles de droit commun. Son activité toutefois fut limitée aux intérêts belges à l'importation et à l'exportation et dans le temps, aux opérations antérieures à l'occupation du territoire par l'ennemi. L'assurance ainsi conçue n'a garanti que des valeurs au jour du sinistre, conformément au principe selon lequel la valeur assurée est la limite des obligations de l'assureur. Au cours de sa courte période d'activité, — août 1939 au 10 mai 1940 — ce département souscrivit 60.130 polices et arrêta pour un ensemble de valeurs assurées de 5.700.000.000 frs et pour un volume de primes brutes de 188.000.000 frs.

En matière d'assurance des corps par contre l'AMARIG a suivi une politique d'indemnisation à la valeur de remplacement.

Créée, selon le rapport au Roi pour faire face e à la nécessité vitale de toujours disposer des capitaux indispensables à la réfection des unités avariées et en remplacement des unités perdues » l'AMARIG dut adapter ses indemnisations aux fluctuations du coût des réparations et du remplacement. L'assurance de valeurs convenues, qui était celle de sa première police, fut remplacée en mai 1942 par l'assurance des valeurs intégrales de réparation ou de construction neuve et en février 1947 — avec effet rétroactif sur toute la période antérieure — par l'assurance de valeurs forfaitaires de remplacement. La souplesse du régime de la mutuelle, une saine compréhension de la solidarité dans l'épreuve et l'impossibilité d'apprécier en période de fluctuation constante des prix le coût du remplacement, sinon à posteriori, furent les facteurs qui, les uns permirent et l'autre nécessita l'adoption d'une règle transactionnelle de règlement. Les indemnités de pertes totales furent rétroactivement fixées au triple de la valeur de construction de 1939, déduction faite de la vétusté du bâtiment, tandis que d'autre part l'obligation des assurés de payer un rappel de prime fut limitée à 5 % l'an sur l'écart entre les nouvelles valeurs et celles pour lesquelles leurs bâtiments s'étaient antérieurement trouvés couverts en Belgique ou à l'étranger.

LES REGIMES ETRANGERS D'ASSURANCES. 1914-1918

La guerre de 1914-1918 a laissé peu d'enseignement sur l'organisation des assurances des risques de guerre maritime.

La Belgique, surprise par l'invasion soudaine de son territoire en 1914 n'eut pas le temps, lors du premier conflit mondial, d'organiser un système national d'assurance. Son gouvernement conclut un accord avec le War Risk Insurance Office. Celui-ci assumait la gestion de l'assurance des cargaisons et des corps. En fait le régime fut celui d'une section de l'assurance d'État anglaise, réservée aux Belges, dont le gouvernement assumait la responsabilité.

L'Angleterre, pour les assurances de marchandises et la France pour celles des deux groupes pratiquèrent l'assurance directe. Ces gouvernements, agissant comme l'eut fait une entreprise privée, offraient moyennant une prime leur garantie à ceux de leurs nationaux qui la sollicitaient. En France et dans l'assurance des Corps la pratique de ce système s'avéra inefficace et l'État dut avoir recours au monopole pour réaliser un courant d'affaires suffisant à la compensation des risques.

Dans l'assurance des corps la Grande-Bretagne bénéficia d'un régime mixte dans lequel l'entreprise privée était assureur au premier degré et l'État réassureur. Une telle solution put être réalisée ici du fait que les risques de guerre étaient couverts dans ce pays par une dizaine de clubs bien connus de l'État, à la direction desquels il se fit d'ailleurs représenter par un délégué spécial.

En Italie, où existait depuis 1912, un Institut National d'Assurances, le régime fut mixte. Cet Institut fut habilité à couvrir les risques des cargaisons et des corps en assurance

directe, concurremment avec les entreprises privées et en réassurance les engagements contractés par celles-ci.

L'Allemagne créa deux compagnies privées, l'une possédant un capital formé d'apports privés et gouvernementaux, l'autre un capital entièrement souscrit par l'Etat. Ce système offrait l'avantage de laisser le champ libre à la concurrence, mais aussi le grave défaut de limiter la solvabilité de l'assureur à l'import de son capital social.

PERIODE DE L'ENTRE-DEUX GUERRES

Le caractère le plus surprenant de l'assurance des risques de guerre maritimes est de n'entrer en action dans la généralité des pays qu'au temps des hostilités ou tout au plus le jour où celles-ci deviennent imminentes. Cette pratique heurte de front les concepts fondamentaux en matière d'assurance : la compensation des risques dans le temps et de la constitution des réserves.

Le phénomène des cycles fastes et néfastes est commun à toutes les branches de l'assurance. Il est particulièrement manifeste en assurance maritime où les crises de sinistres correspondent avec les crises économiques. Les résultats heureux des bonnes années doivent, dans un régime logiquement conçu compenser les coups durs des années de crise.

L'Angleterre et les États scandinaves l'ont compris.

En Grande-Bretagne, les clubs continuèrent à pratiquer entre les deux guerres la couverture des risques de guerre conjointement avec les risques spéciaux dont ils font leur activité. S'ils ne constituèrent pas des réserves notoires, spéciales à ce genre de risque, à raison même de leur caractère de Mutuelle, le maintien de leur activité offrit à l'économie britannique l'immense avantage de disposer, au jour du danger, d'entreprises parfaitement organisées, d'une compétence profonde et jouissant d'un crédit absolu.

Les États scandinaves firent davantage.

Les États nordiques avaient organisé dès le temps de paix et de longue date leur régime de réassurance de risques de guerre.

Les compagnies d'assurance suédoises, danoises, norvégiennes et finlandaises, qui pratiquent l'assurance des transports maritimes et terrestres se sont groupées en des pools nationaux. Ces quatre pools nationaux, à leur tour, ont formé en octobre 1935, un superpool d'assurance des corps contre les risques de guerre ; le Nordisk Krigsfiirsâkrinspool. Celui-ci fut chargé de répartir entre les quatre pools nationaux, les risques de guerre assumés par leurs affiliés respectifs et de placer la réassurance de certains excédents, soit auprès des pools nationaux nordiques, soit auprès de réassureurs étrangers.

Suivant le document législatif n° 263 de l'année 1939, l'ensemble des capitaux et des réserves détenus à fin 1937 par les compagnies affiliées aux pools des pays nordiques à affecter à la garantie des risques maritimes de guerre, dépassait 200.000.000 de couronnes suédoises. Ces fonds joints aux réserves des réassurances placées à l'étranger formaient une couverture totale de 450.000.000 de couronnes suédoises soit à l'époque plus de 3 milliards de francs belges. Ce même document nous apprend que la capacité de couverture des compagnies d'assurance suédoises atteignait en 1938, pour les corps, 3.500.000 couronnes suédoises par navire et que pour l'ensemble des intérêts, corps et marchandises, cumulées sur un même navire, la garantie moyenne était de l'ordre de 9 à 10 millions de couronnes suédoises par navire.

PERIODE DE GUERRE 1939 - 1944. Angleterre. Assurance des corps.

Les clubs, groupés en mutuelle restent l'assureur du premier degré ; ils ne conservent toutefois qu'une part minime des risques 4 % et rétrocèdent le surplus à l'Etat. Le War Risks Insurance Office gère les contrats, établit les cotations de primes, fixe les valeurs assurées et règle les sinistres. Les règlements se font en deux fractions : la quotité correspondant à la valeur d'avant-guerre est liquidée immédiatement à l'assuré, le solde est versé entre les mains du Ministry of Transport et tenu pendant sept ans à la disposition

de l'armateur à condition qu'il procède au remplacement. Ces excédents de valeurs garanties sur celles assurées en 1939 furent minimales : en règle générale 25 %. Les taux de primes calculés pour une période de 91 jours furent très variables, passant de 12 % en juillet 1940 à 10 % en octobre 1940 et à 8 % d'octobre 1941 jusqu'en octobre 1943.

L'assurance des cargaisons fut plus complexe.

Un organisme mutuel groupant les assureurs privés, jouit de pouvoirs très étendus, notamment ceux de fixer les taux des primes de l'assurance directe et ceux des primes de réassurance, d'appeler les parts contributives des affiliés dans les pertes, de répartir les profits et de fixer les conditions de la réassurance. Il est difficile d'en comprendre le système sans apporter quelques précisions sur l'assurance en période de pré guerre.

Une double discrimination est à faire pendant cette période entre l'assurance des marchandises d'intérêt national et celles qui en sont dépourvues, entre les risques de guerre étrangère et les risques « des ennemis de la couronne ».

Les marchandises dépourvues d'intérêt national sont dès le temps de paix et resteront en temps de guerre nationale dans le domaine du marché libre. Un Jointed Rating Committee of Marine Underwriters en arrête toutefois les cotations de primes.

Les marchandises d'intérêt national sont en temps de pré guerre assurées au premier degré par les assureurs du marché libre, agissant isolément. Ces marchandises sont exposées à deux espèces de risques de guerre, ceux d'une guerre étrangère, ceux d'une guerre contre la Couronne. Les premiers sont réassurés par le War Risks Cargo Pool, les seconds par l'Etat à l'intervention du Pool. Dès l'ouverture des hostilités, l'Etat se substitue au Pool; les contrats jusqu'alors réassurés par le Pool et qui concernent des Kings ennemies risks sont sans discontinuité assurés en assurance directe par l'Office gouvernemental, le « War Risks Insurance Office », et les nouveaux contrats, conclus directement par celui-ci.

Le War Risks Insurance Office est assisté dans ses travaux par des personnalités du monde de l'assurance.

Le régime français est caractérisé par une emprise étatique plus radicale.

En période de pré guerre tous les bâtiments français à la seule exception de ceux moins de 500 T. sont soumis à l'assurance obligatoire de l'Etat. Celui-ci gère l'assurance lui-même par l'organe du Ministère des Transports Maritimes. Une commission formée d'assureurs maritimes n'a qu'une mission consultative. Au cours des années 1940-1944 la seule modification importante apportée au régime fut l'instauration d'une réassurance facultative par l'Etat des bâtiments jaugeant moins de 500 tonneaux.

La réparation des sinistres est imprégnée de la même tendance. C'est l'Etat qui fait reconstruire, établit les plans, passe les commandes, surveille les travaux, effectue les paiements, puis cède aux armateurs sinistrés le bâtiment de remplacement.

Les cargaisons subissent ici comme en Angleterre une discrimination selon qu'elles concernent ou non l'intérêt national.

En période de pré guerre, elles sont assurées au 1^{er} degré par les assureurs privés. Les contrats souscrits sont obligatoirement placés en réassurance auprès d'une mutuelle groupant toutes les compagnies d'assurance maritime autorisées sur lesquelles les Ministères des Finances, du Travail et de la Marine Marchande exercent un contrôle constant. Dès la survenance des hostilités l'Etat assume l'assurance directe mais facultative des cargaisons. Il agit par l'organe du Ministre chargé des transports maritimes. Une commission, composée de fonctionnaires ressortissant des divers départements intéressés, des délégués du Comité des Armateurs, des assureurs, des courtiers d'assurances maritimes, des constructeurs de navires et du Bureau Veritas, assiste le ministre de ses propositions et avis.

Aux Pays-Bas l'action de l'Etat fut à la fois plus large encore et plus limitée. Plus large en tant que l'Etat se constitua d'emblée assureur direct, non seulement des risques de guerre maritimes mais également des risques de transport, des cargaisons maritimes et aériennes, métropolitaines et coloniales ; plus limitée en tant qu'il pratiqua cette politique par personnes interposées (deux organismes d'assurance qu'il institua ses mandataires) et en tant qu'il pratiqua l'assurance concurremment avec les assureurs privés.

Il fut appelé à étendre encore sa participation en se constituant le réassureur des risques couverts dans le secteur privé.

La Suisse n'échappa pas à la nécessité d'instituer un régime d'assurance des risques maritimes de guerre. L'instauration en fut graduelle au gré des besoins de son économie : l'Etat assura d'abord en assurance directe les importations, les céréales et les matières fourragères puis les marchandises indispensables à la Nation. Il confia la gestion des contrats aux compagnies suisses d'assurance-transports, placées à cet effet sous le contrôle de la Compagnie Suisse de Réassurance. Il fut appelé par la suite à assumer la réassurance des exportations laissées au premier degré à l'initiative du marché libre.

La Confédération assura en outre directement les navires placés sous pavillon helvétique tout en confiant la technique aux entreprises privées comme en matière de cargaisons. En Suède treize compagnies d'assurance se sont groupées en un « pool » pour se partager la couverture des risques, chacune d'elles portant un plein de 750.000 couronnes sur corps et sur marchandises, le « pool » prenant charge d'une seconde tranche de même import. L'Etat en outre a créé une Commission officielle qui à côté de certains pouvoirs de réglementation et de surveillance de l'assurance a eu pour mission de couvrir la réassurance des intérêts suédois qui excédaient les « pleins » retenus par le « pool » et par les Compagnies.

En Norvège, c'est une société mutuelle, dont l'existence remonte à 1935, qui assura les « corps ». L'affiliation y fut facultative et les rappels de cotisations limités à 300 %. Nous n'avons pu établir si au delà de cette mesure une garantie gouvernementale avait été instituée pour le temps de guerre.

Au Danemark, l'assurance est l'œuvre d'un Institut National dont la couverture est limitée à 6.000.000 de couronnes par navire ; au delà de cette limite l'armateur reste son propre assureur ou place le surplus au marché libre. Le capital de l'Institut fixé au montant de 110.000.000 de couronnes, a été souscrit à concurrence de 60.000.000 par l'Etat, 40.000.000 par les armements, 5.000.000 par les compagnies d'assurance et le solde par un consortium fondé à cet effet. Le concours de l'Etat et des entreprises privées prend ici une forme déguisée de coassurance.

En Italie, navires et cargaisons sont assurés au marché libre, mais obligatoirement réassurés auprès de l'Union Italienne de Réassurance. Cet organisme lui-même est placé sous le contrôle d'un Comité de surveillance et peut rétrocéder une partie des risques à des compagnies italiennes.

L'Allemagne, confiante sans doute dans la brièveté de la « Blitzkrieg » et sa localisation au domaine terrestre n'a pas organisé de régime d'assurance au cours de la seconde guerre mondiale.

A suivre

Inséré 13/09/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 13/10/23

Exmar

Holdingvennootschap Saverex van de familie Saverys trok haar belang in de Antwerpse gastankerredery Exmar op tot 78,35%.

Dat blijkt uit een transparantiekennisgeving.

Nicolas Saverys, vertegenwoordiger van Saverex en voorzitter van de raad van bestuur van Exmar, maakte begin april 2023 bekend dat hij Exmar van de beurs wil halen.

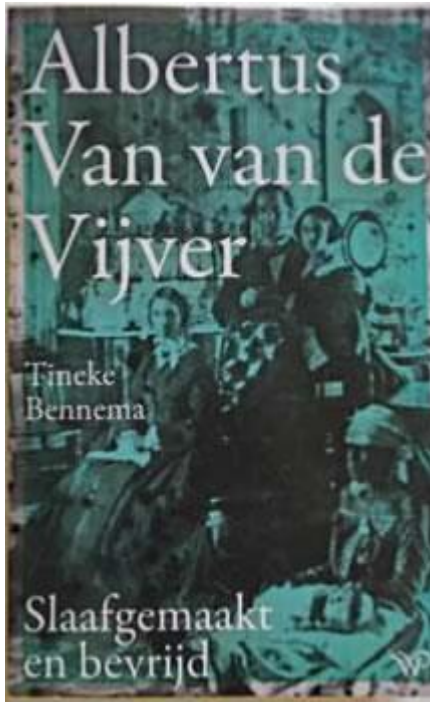
Saverex bracht hiervoor een voorwaardelijk overnamebod in contanten uit van 12,10 euro per aandeel Exmar om de minderheidsaandeelhouders uit te kopen. Nadat het eerste bod

lauw werd ontvangen, zal het bod van 28 augustus tot en met vrijdag 15 september 2023 worden heropend.

Inséré 13/09/23 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 13/10/23

“Albertus Van van de Vijver”

BOEKBESPREKING door : Frank NEYTS



Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen het boek **“Albertus Van van de Vijver. Slaafgemaakt en bevrijd”**. Tineke Bennema tekende als auteur.

Een geroofde Afrikaanse jongen wordt rond 1800 naar Paramaribo gebracht en gekocht door de gekleurde slaafhouder Petronella van Paccotton. Ze stelt hem te werk als loopjongen, een futuboj, en ‘verhuurt’ hem als timmerman. Toch weet hij zich vrij te kopen en krijgt dan de naam Albertus Van van de Vijver. En opmerkelijk, net zoals zijn meesteres, voormalig slaafgemaakt, wordt hij nu ook zelf slaafhouder, zij het met een bijzonder doel. Maar dat hij niet dezelfde rechten heeft als een witte man, merkt hij als hij om erkenning verzoekt van zijn slaafgemaakte zoon, in een brief aan koning Willem I en dan diens antwoord krijgt.

Tineke Bennema schreef de biografie van Albertus voor haar vriendin Diahann Van van de Vijver. Eerder had de EO een tv-serie gemaakt met haar broer en presentator Dwight Van van de Vijver om zijn familieroots terug te vinden.

Net als alle publicaties van Walburg Pers buitengewoon interessante lectuur!!

“Albertus Van van de Vijver” (ISBN 9 789464 561586) telt 221 pagina’s, werd gebonden als softback uitgegeven. Het boek kost 24.99 euro. Er is ook een versie als E-Book: 12.99 euro.

Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522. Bestellen kan via de Walburg Pers website.

In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be, E-mail: admin@agorabooks.com. **DAILY COLLECTION OF MARITIME**

Inséré 14/09/23 DOSSIER Enlevé 14/10/23

IHM renewal and maintenance – how to manage

To meet the EU Ship Recycling Regulations, shipowners shall implement procedures for maintenance of IHM throughout the operational life of their vessels. However, DNV has received many questions with regards to IHM renewal surveys and how to ensure

maintenance. This technical news aims to clarify what needs to be done to maintain the IHM system.

According to the EU Ship Recycling Regulation (EU SRR), ships above 500 GT flying the flag of a country within the EU, EEA or UK, or third-party-flagged vessels calling at European ports or anchorages, must carry on board an IHM (Inventory Hazardous Materials) certificate or Statement of Compliance, supplemented with Part I of the IHM.

The EU SRR states that IHM surveys should be harmonized with other statutory certificates, and some flag states have issued circulars for such a harmonization requirement. The deadline for the application of the EU SRR was the end of 2020, and most vessels' initial IHM surveys were conducted in 2019/2020.

Lately, we are seeing more and more IHM renewal surveys due together with the main class renewals, and the number of support cases has increased with questions about IHM renewal surveys and IHM maintenance requirements. Below explains what needs to be done to properly maintain the IHMs and to ensure smooth port state control (PSC) inspections and IHM renewal surveys:

1. IHM maintenance procedure

Firstly, shipowners must establish an IHM maintenance procedure/manual, which is integrated into the shipowner's safety management system. In parallel, shipowners must appoint a person responsible for IHM maintenance, named an IHM Designated Person(s) (IHM DP). Based on the IHM maintenance procedure, the IHM DP shall review all purchases made for each vessel within a period as defined in the IHM maintenance procedure. This review period can be monthly, bi-monthly or quarterly, which should be defined by the shipowner and identified in the IHM maintenance procedure. For purchased products which fall into the scope of IHM Part I, Material Declaration (MD) and Supplier Declaration of Conformity (SDoC) forms must be collected from the suppliers.

Even if there are no hazardous materials in a product, MD/ SDoC forms must still be collected as they are the shipowner's evidence that the product is free of hazardous materials. The IHM Part I shall list all machinery, equipment, materials and coatings on board which are installed as fixed items. Therefore, collection of an MD/SDoC is needed for those products. For the details on the scope of IHM Part I, please refer to our topic page for IHM and ship recycling (see link under "References"). If a hazardous material is declared above the specified threshold values in a product, the IHM DP shall update the IHM and issue a new revision with date and revision number. The IHM DP should record the conducted activities in a change log.

2. IHM renewal surveys

During the IHM renewal survey, the surveyor will verify that: A vessel-specific, maintained and updated IHM Part I is provided on board together with a valid compliance declaration.

The procedure for maintaining the IHM Part I is on board and integrated into the safety management system.

The IHM Part I is consistent with the arrangement, structure and equipment of the vessel. To do this, the surveyor has to examine the previous version of the IHM Part I and compare it with the updated IHM Part I, supplemented by the new MD and SDoC. If an item of equipment that contains a hazardous material is removed from the vessel, it must be ensured that it is removed from the IHM Part I as well. It should be noted that when the term "on board" is used, this means that having digital solutions in place is also acceptable. Therefore, during an inspection or survey, the Master can show the versions of the IHM and MD/SDoCs digitally from the computer. As the IHM maintenance procedures require the collection of many MD/SDoC documents, we strongly recommend using software solutions such as DNV's IHM Manager software for data management, which enables users to keep a fully digital record of the IHM of the vessels in their fleet. The IHM Manager software solution is available on DNV's Veracity marketplace.

3. PSC inspections

PSC inspections are limited to verify that there is a valid IHM compliance declaration on board, which shall be considered sufficient for approval of the inspection. A detailed inspection may be carried out if a vessel doesn't carry a valid compliance declaration or if there are clear grounds for the PSC officer to believe that

The condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate/SoC and/or IHM Part I.

There is no IHM maintenance procedure implemented.

Not having a valid IHM certificate/SoC may be a reason for detention. However, failure to update the IHM is not a detainable deficiency. Such inconsistencies shall be rectified at the time of the next survey.

Recommendations

Without delay, shipowners are advised to establish and implement IHM maintenance procedures. Failing to do so might result in findings during port state controls. To benefit from easy and transparent IHM maintenance operations, we encourage you to explore our digital IHM Manager (IHMM) tool.

Source: DNV

Inséré 15/09/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 15/10/23

Éolien en mer : qu'est-ce que la technique du rideau de bulles ?

Et si on vous disait que les bulles d'air pourraient être le moyen idéal de protéger les animaux marins de la pollution sonore, en particulier lors de la construction d'infrastructures offshore ? Cette technique, connue depuis longtemps, gagne en popularité avec le développement massif des parcs éoliens en mer.

Si elles ont longtemps été négligées, les nuisances sonores causées par l'activité humaine ont de réels impacts sur l'environnement marin. En fonction de l'intensité des bruits et de leur durée d'émission, ils peuvent causer, selon les espèces, des réactions physiologiques comme une augmentation du stress ou du rythme cardiaque, mais également provoquer des dommages corporels temporaires, voire permanents.



Le rideau de bulles, un système aux nombreuses applications

La première mention d'un rideau de bulles apparaît dans la publication scientifique d'un certain Mallock en 1910. Depuis les années 1940, cette technique est utilisée de manière empirique pour de nombreuses applications. Dans l'industrie pétrolière et gazière et le génie civil, elle permet de limiter la propagation du pétrole ou des sédiments. Du côté des infrastructures portuaires, le rideau de bulles est envisagé pour empêcher la prolifération des algues et autres méduses, ou encore faciliter le traitement de la pollution marine.

Mais son principal avantage consiste bel et bien à atténuer la propagation de certains sons, à tel point qu'il est utilisé par la Marine nationale sur ses frégates anti-sous-marin de type Latouche-Tréville, pour limiter leur signature acoustique, et ainsi être moins détectables. Du côté de l'ENSTA Bretagne (École nationale Supérieure des Techniques Avancées), voilà près de 15 ans que des chercheurs travaillent sur la question pour mieux comprendre le fonctionnement du rideau de bulle, et donc l'optimiser.

Selon le laboratoire de recherche, les bulles d'air agissent de plusieurs façons pour participer à l'atténuation d'un son. D'abord, lorsque l'onde sonore atteint une bulle d'air, son changement de milieu (de l'eau à l'air) entraîne le renvoi d'une partie de ces ondes vers son point d'émission. Ensuite, lorsqu'une bulle d'air est affectée par cette onde, elle se comprime et emmagasine une partie de cette énergie pour la restituer de manière plus progressive, ce qui contribue également à faire baisser l'intensité du bruit. Enfin, lorsque la bulle d'air est traversée par l'onde, elle s'échauffe et commence à osciller. Ces deux effets contribuent à faire perdre à l'onde sonore une partie de son énergie et entraînent une perte d'intensité.

Aujourd'hui, les techniques utilisées sont généralement standardisées. Pourtant, selon l'ENSTA, pour obtenir un résultat optimal, le dimensionnement de la taille et de la fréquence des bulles doit être fait d'une telle manière qu'elle corresponde avec précision au type de bruit qui doit être atténué. Le laboratoire de recherche de l'ENSTA Bretagne travaille donc sur des modèles prédictifs qui permettent un bon dimensionnement de ces équipements en fonction des opérations de travaux concernées.

Cette solution présente néanmoins de nombreux défauts qui pourraient compliquer sa généralisation à l'ensemble des parcs éoliens offshore dans le monde. D'abord, un dimensionnement efficace du rideau de bulle nécessite la prise en compte d'un très grand

nombre de paramètres, ce qui rend la tâche difficile pour les entreprises. Aujourd'hui encore, l'ENSTA a réussi à mettre au point des modèles prédictifs en laboratoire, mais travaille encore à la prise en compte d'autres paramètres, comme les effets du courant et de la houle, sur le dimensionnement du rideau de bulle.

Ensuite, ce dispositif se révèle à la fois énergivore et onéreux. Il requiert, en effet, le fonctionnement de plusieurs compresseurs pendant toute la durée des opérations bruyantes. La solution technique proposée par l'entreprise allemande Hydrotechnik-Lübeck nécessite, ainsi, pas moins de 400 m³ d'air par minute pour fonctionner, ce qui entraîne une consommation électrique conséquente.

Le rideau de bulle représente un coût très élevé pour les opérateurs éoliens, tant pour son déploiement que pendant son fonctionnement. Enfin, pour que cette solution soit viable d'un point de vue écologique, il faudrait que les compresseurs **soient alimentés par des énergies renouvelables.**

Du fait des coûts élevés des rideaux de bulles, de nombreuses entreprises en charge de ce type de travaux en mer se contentent de démarrer l'opération de battage de manière progressive pour laisser le temps aux animaux marins de s'éloigner du chantier.

Inséré 16/09/23 DOSSIER Enlevé 16/10/23

Asian seafarer hubs step up to meet decarbonization challenge



The Philippines trains more seafarers than any other country. Cleo Bierneza is excited about what a Just Transition can mean for young crew.

The Philippines and Indonesia, which are home to just under 21% of the world's crew members, are taking action to support their seafarers in developing modern skill sets as shipping decarbonizes.

Manila, Philippines (16 May 2023): The steady progress by key seafarer home nations in Asia, such as the Philippines and Indonesia, to equip their maritime workers with the skill

sets needed to deliver a low and zero-carbon maritime sector, will be showcased at the 'Seizing opportunities for green shipping in Asia and the Pacific' conference organized by the Philippines' Maritime Industry Authority (MARINA). The two-day conference, which begins today, aims to explore the challenges and opportunities of shipping's decarbonization, including skills development for seafarers and a Maritime Just Transition. Timely action by governments and maritime authorities to enhance training and skills will position their seafaring nationals to embrace the high-quality job opportunities created by shipping's green transition. A recent study by DNV has estimated that 800,000 seafarers will require additional training by the mid-2030s to handle the fuels, technologies and ships of the future.

Philippine Transmarine Carriers (PTC) CEO and International Chamber of Shipping (ICS) board member, Gerardo A. Borrromeo says "Shipping's ability to decarbonize is highly dependent on having well qualified and highly skilled maritime professionals who can operate these vessels in a safe and efficient manner. There is no doubt that the skill set for a career at sea is evolving. That is why we need to ensure that we provide the right kind of education and training so future generations of seafarers are able, skilled and ready to handle the new technologies and fuels on board that will increasingly be used in the years ahead. Countries with a strong maritime workforce must keep pace with the changing requirements of our industry as we transition to a low and zero carbon future which will benefit everyone."

The MARINA conference provides a platform to share regional perspectives, emission reduction priorities and promote green shipping in Southeast Asia and the Pacific. The event is organized in collaboration with the Danish Maritime Authority, and the International Maritime Organization (IMO).

Dynamic ambitions

With 252,392 of the world's seafarers - 13.3% of global crew members - calling the Philippines home, the country's ability to shift its training systems towards low and zero-carbon will impact the maritime sector's progress on climate targets. The country has already taken steps to prepare with President Marcos launching the tripartite International Advisory Committee on Global Maritime Affairs (IACGMA) in January 2023. In addition to advising on how best to ensure the global competitiveness of Filipino seafarers, the committee is a key forum for the country to prepare future seafarers for a Maritime Just Transition. Sonia B Malaluan, Deputy Administrator for Planning at MARINA said, "Filipino seafarers have a long history of powering sea-borne trade and we hope to continue this tradition as we move towards decarbonized horizons. While this transition is certainly a challenge for the maritime sector as a whole, there are definitely opportunities to be seized by early movers, and we hope that our efforts will bear fruit for our seafarers and grant them access to high-quality jobs and long careers."

Indonesia is also making inroads to upskill its maritime workforce in line with the emerging needs of the sector through its 'Skills for Prosperity programme in Indonesia', delivered by the International Labour Organization (ILO). The country, which is home to about 7.6% (143,702) of the world's seafarers, is modernizing its training regime through international partnerships that share knowledge as well as best practice. The United Kingdom-funded programme includes the establishment of an industry advisory board for each of the four Indonesian polytechnics involved. This structure aims to promote closer collaboration between education and industry, and provide clear progression for graduates into skilled employment. Mary Kent, Chief Technical Advisor, ILO, said, "The partnerships from the Skills for Partnerships programme are creating decent employment opportunities in the maritime sector, which will result in wider socio-economic benefits across the region. We look forward to sharing the lessons learned from this programme so that other regions can make informed decisions about the best ways in which to prepare their future maritime workforces."

Supporting seafarers

Maritime operations of the future are likely to be significantly more complex with new fuels and technologies being used in an increasingly digital and automated work environment - a fact that is likely to influence the upcoming review of the Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) convention and code. Fabrizio Barcellona, the Seafarers and Inland Navigation Section Coordinator at the International Transport Workers' Federation (ITF) warns, "Although the actions by the Filipino and Indonesian authorities are admirable, there is still much to be done if we are to appropriately empower a global seafaring workforce of the future. Improving the training environment is a very necessary first step - particularly given the concerns about STCW compliance and competency. This must be followed by upgrading to a new, modern and coordinated model for apprenticeships and cadet training with quality, enduring schemes backed by shipowners, unions and government. Collaboration between these sets of stakeholders is essential to deliver a Maritime Just Transition and safeguard their long term standing as global leaders in seafaring." Bringing together stakeholders such as governments, shipowners, unions, training facilities and more, is essential, explains Sturla Henriksen, Special Advisor for Ocean, UN Global Compact. "Decarbonizing shipping is essential to combat the climate crisis and it is encouraging to see seafarer hubs across Asia and Africa taking action to equip their workers with the skills for future green operations. The global nature of this evolution means that no one is alone in tackling this issue and the Maritime Just Transition Task Force, which is primarily funded by Lloyd's Register Foundation, is committed to providing resources to support stakeholders making this journey," he says.

Upcoming training

A new effort to produce a seafarer training framework for decarbonization with relevant training materials for seafarers and maritime education and training providers is expected to be launched in July 2023 under Phase 2 of the Maritime Just Transition Taskforce. Arsenio Dominguez, IMO's Director of the Marine Environment Division elaborates, "Combating climate change requires action across the maritime sphere, both in offices on shore and on vessels at sea. We know that seafarers are eager to do their part to green shipping's operations and this framework, alongside some of the free online courses developed by the IMO, can help to boost crew knowledge of how their daily operations impact the environment."

Seafarers can access the IMO's free Energy Efficient Ship Operation training programme on the UN Climate Change Learning Partnership [website](#).

Inséré 17/09/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 17/10/23

Burnt-out ship carrying 3,700 cars towed to Dutch port of Eemshaven

The Fremantle Highway caught fire last week, raising concerns of an environmental disaster

A burnt-out transport ship carrying thousands of cars has been towed to a northern Dutch port more than a week after catching fire at sea, averting a feared environmental disaster. Local media images showed tugs towing the Fremantle Highway into Eemshaven after a journey from a holding position.



One sailor died and 22 were rescued after the Panamanian-flagged ship, carrying 3,783 new cars, including 498 electric vehicles, caught fire off the Dutch coast on 25 July. "I can confirm the ship has arrived in Eemshaven," said Jente Wieldraaijer, a spokesperson for the regional safety authority.

Inséré 18/09/23 DOSSIER Enlevé 18/10/23

Do not assume validity in simulator training models for tugboat operations

by Jamey Bergman

Looking at both practical and regulatory perspectives, panellists at TUGTECHNOLOGY '23, in Rotterdam, tackled safety issues, operational challenges and emergency response requirements impacting the tug sector

In a deep dive into simulator tugboat models, Robert Allan Ltd ship simulation specialist Mike Shives analysed various certification standards, as well as safety implications for the programmes used within tugboat simulators. While the simulators are designed for training, he said, they are also increasingly being used for operational assessments. This use of the simulators means "it is becoming more and more critical that the actual models of the vessels in the simulators are accurately representing their performance in hydrodynamics with high accuracy," according to Mr Shives.

In a case study, he compared two simulations - only one of which saw a simulator model accurately represent a tugboat's tethered escort performance.

"This is a loss of control system failure for a ship being escorted, and in one scenario, the tugboat was able to force the ship to make the turn with adequate time to avoid running aground. And in the other one, the ship ran aground because the escort tug wasn't capable enough to prevent this accident," he said.

In terms of standards, Mr Shives explained that only one set of standards currently exists covering performance of maritime simulators, put together by DNV. The document, he said, covers different tiers of simulator facilities and outlines the requirements for facilities to achieve inclusion within each tier and briefly describes the documentation required for simulators of both ships and tugboats.

"This is a loss of control system failure for a ship being escorted"

For accurate simulations of ships under escort by tugboats, there are four key features that need to be represented with high degrees of accuracy, Mr Shives said: a vessel's propulsive and hydrodynamic forces; the tugboat's propulsive and hydrodynamic forces; the levels of force applied by tugboats to the escorted vessel in various manoeuvres (bollard pull, etc); and the escorted vessel's reactions to the forces applied by the escort tugboats.

Ultimately, Mr Shives said the main takeaway from the research into simulator accuracy is: do not assume validity in simulator training models for tugboat operations. They can be inaccurate, and the main question is how to check and validate their accuracy. There are manoeuvring booklets for vessels outlining the various force measurements involved and these can be used to verify accuracy within simulator models. However, for tugboats, it is less straightforward and the comparisons are slightly different, being compared through a performance booklet that is contained within the DNV standards.

"It was added very recently ... in June of 2021," he said.

Person overboard scenarios and retrieval methods fell under the purview of the British Tugowners Association (BTA) chairman and Svitzer Europe head of marine standards Scott Baker, with an introduction by BTA secretary and UK Chamber of Shipping policy manager for safety and nautical issues, Robert Merrylees.

The BTA has created guidelines on the safety aspects of person overboard scenarios that have been reviewed and verified by one of the pre-eminent experts on physiology of the human body in the context of cold-water submergence, Professor Mike Tipton from the University of Portsmouth in the UK.

The reason for the guidelines dedicated to tugboat person overboard scenarios is that existing rules and regulations, which are based on conventions such as IMO's safety of life at sea (SOLAS) convention, do not adequately treat the conditions encountered onboard smaller vessels like tugboats.

"The problem we have in our world is that these documents, and I'm thinking SOLAS and in particular chapter 3, apply wonderfully well to larger vessels. They will tell you exactly what to do. The problem with all of the conventions is that they work off triggers, markers: tonnage or power. In the case of SOLAS, it's tonnage, and you need to do more and more and more [as tonnage increases]. And unfortunately, in this arena, SOLAS doesn't really specify what [tugboats] are supposed to have [onboard] because [they] are under 500 gt," said Mr Baker.

"Existing rules and regulations ... do not adequately treat the conditions encountered onboard smaller vessels like tugboats"

So, without dedicated guidance, Mr Baker said, the BTA found in its review that tugboats were equipped with a wide variety of systems for person overboard emergencies and retrievals.

"What we have found, over time, is that people will adapt what they've got to create something to use to recover persons overboard," he said. Seeking to codify best practices, Mr Baker said the BTA team was "really quite pleased" that the document has "become a myth-busting document" for poor industry practices.

Some of the most important points on safety that the BTA found were: Crotch straps: "If you are not going to buy a life jacket with crotch straps, it is not worth putting the life jacket on. It's probably going to do more harm than good," Mr Baker said. Cold water immersion: prevention is important, but for mitigating negative outcomes once someone is in the water in the winter, having a suit at least one that traps the layer of water and air around you, is key, he said. Vertical to horizontal rescue: "Hypothermia is not the killer; that takes about 30 minutes. It's cold-water shock that is the killer. Extraction should take a matter of minutes, no more than five," he said.

Protection to the rescuer: this should involve "some sort of cummerbund or some kind of belt that a weightlifter would wear. Yes, it will restrict your movement, but it will also protect you from going overboard," Mr Baker said.

"Ultimately, training extensively is most helpful to saving lives"

The guidelines also cover advice for post-rescue actions in various scenarios and using dedicated tools. Some of the coverage includes Automatic External Defibrillators (AEDs), Post Rescue Collapse, later complications of drowning and what to do with a patient in post-recovery trauma and when patients/rescued people need to be moved on. The best way to move people on is through a simple recounting of what happened and what actions were taken that is written down, according to Mr Baker.

Ultimately, training extensively is most helpful to saving lives and mitigating negative outcomes in person overboard scenarios.

The panel discussions also included methods and innovations for preventing towline failures with a new product in development - an anti-snap-back line - presented by Hampidjan Advant sales manager for tugs and moorings, Feike-Jan Bergstra, and EuroRope Marine sales director, Christian Nielsen Sandøy. "We are confident that we have created a new safety option for ropes that you should have in your portfolio," they said.

TUGTECHNOLOGY '23 took place 22-23 May in Rotterdam, the Netherlands. The two-day conference, exhibition and awards alternates on a bi-annual basis with The International Tug & Salvage Conference, Exhibition & Awards as the industry's must-attend event - in odd rather than even years.

Source : Riviera Maritime Media

Inséré 19/09/23 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 19/10/23

Solution belge de l'Assurance des Risques de Guerre Maritimes 1940 - 1945(II)

Quel est dans cette variété de régimes celui qui apparaît comme le plus apte à l'accomplissement de la mission de l'État

L'assurance directe sans monopole met l'État en concurrence avec les assureurs privés ; sa situation est toujours désavantagée : s'il assure à des taux de primes inférieurs à ceux du marché libre il s'expose, à très juste titre, à de sévères critiques ; s'il pratique des taux supérieurs il ne recueille que les risques « tarés », rebutés par les entreprises privées, et s'il assure au même taux il s'expose, en raison de la défaveur dont jouit toute entreprise étatique à se trouver privé de toute clientèle. — Du point de vue technique, par ce système, l'État déforce le jeu de la loi du grand nombre ; toute fragmentation du marché contrecarre la compensation si elle n'est corrigée immédiatement par la réassurance.

Le monopole d'assurance directe a contre lui l'impopularité que comporte son nom et cependant, en un temps, où la concentration, de tous les efforts en un seul faisceau apparaît comme la condition du salut commun, il semble bien être le seul moyen de réaliser au maximum la compensation des risques. Le jugement à porter à son égard doit, pensons-nous, s'attacher bien plus au mode de gestion qu'à l'étiquette de l'entreprise. Là où la gestion de l'entreprise est dans sa partie technique confiée à des professionnels de l'assurance maritime et où, l'État contrôle uniquement la partie financière, dans la mesure où elle intéresse le Trésor public, ce régime confine à celui de la garantie illimitée de l'État à l'assurance pratiquée par les assureurs privés.

La réassurance facultative apparaît comme le complément nécessaire de l'assurance d'État au premier degré pratiquée concurremment avec les assurances privées. Les deux pays

qui ont adopté cette dernière formule durent recourir à la réassurance facultative, l'ampleur des risques dépassant les possibilités d'absorption des assureurs privés de 1^{er} degré.

La réassurance obligatoire gratuite ou moyennant rétrocession totale ou partielle des primes n'est praticable que dans les pays où l'assurance privée est puissamment structurée. Elle implique en effet de la part des réassureurs une confiance entière en la moralité et les aptitudes techniques des assureurs de premier degré. Elle ne se justifie au surplus qu pendant les périodes où les risques sont de faible amplitude et comme tels susceptibles d'être en principe supportés par le secteur privé.

C'est la raison, sans doute, pour laquelle ce régime ne s'est trouvé en vigueur en Grande-Bretagne que pour les corps et les cargaisons, en France pour les cargaisons seules qu'en période de pré guerre et en Suisse en période de guerre pour les marchandises à l'exportation.

Dans la conjoncture de grande amplitude des sinistres le régime de la réassurance semble contre-indiqué. De toute manière il se révèle comme un système dans lequel l'État, nécessairement garant de la bonne fin des opérations, s'en remet pratiquement à la seule gestion des assureurs privés. D'autre part l'opération prend un aspect dangereux si elle n'est rendue obligatoire, l'Etat, réassureur facultatif, court grande chance de ne voir placer sous sa garantie que les risques les plus dangereux.

Signalons enfin que la pratique de l'assurance des risques de guerre doit en morale et en équité aboutir à un compte de liquidation soldant sans bénéfice; il ne se comprendrait pas en effet que l'État réalise des bénéfices sur les épreuves endurées par certains de ces citoyens.

Dès lors il importe peu que la réassurance soit conclue à titre gratuit ou à titre onéreux : Conclue à titre onéreux le volume des primes retenues par le premier assureur et des primes rétrocédées au réassureur doivent être intégralement absorbées ; dans la réassurance à titre gratuit ce même volume des primes sera absorbé par l'assureur de premier degré et le réassureur n'interviendra — gratuitement —, comme dans le premier cas, que dans la mesure où le volume des dommages excède le volume des primes.

Le régime belge fut en matière de marchandises un régime d'assurance de premier degré par un organisme national garanti par l'État et agissant concurremment avec les assureurs du marché libre. La critique qui peut être faite à ce régime d'assurance pratiquée directement par l'État manque ici de fondement, l'assurance par l'AMARIG n'ayant été conçue qu'à titre supplétif pour absorber l'excédent des affaires que ne pouvait assumer le secteur privé.

Dans l'assurance des corps le régime belge fut proche parent du régime d'assurance sous forme de monopole d'État avec cogestion du gouvernement et de techniciens du monde des assurances maritimes. Il en a différé en ce que la gestion en a été confiée à un organisme national, spécialement créé à cette fin. En fait c'est au régime britannique du temps de guerre et au régime suisse qu'il se trouve le plus apparenté.

RESULTATS GLOBAUX. Période 1914 1918.

Monsieur M. Stourm dans son ouvrage e L'Assurance par l'État des Risques Maritimes de Guerre pendant la Guerre de 1914 » (Paris 1926) , donne pour les principaux pays impliqués dans le premier conflit international, les résultats bénéficiaires globaux que voici :

France.	Corps	et	cargaisons	.Fr.	Fr.	156.149.110
Etats-Unis.	Corps	et	cargaisons	\$.		17.154.306
Norvège.	Corps		uniquement			6.750.000
Allemagne.	Corps	et	cargaisons	M.		50.400.000
Angleterre.	Corps	et	cargaisons.	£.		4.450.000
Belgique.	Corps			£		210.000
Pêche				£.		15.500
Marchandises			£.	900.000		

Période 1939- 11944.

Les renseignements sur les résultats d'exploitation des organismes d'assurance des risques de guerre, font généralement défaut, soit qu'ils n'aient pas encore été dégagés, soit qu'ils ne soient pas révélés.

Nous ne possédons que ceux de la Grande-Bretagne, la Suisse et la Belgique.

Primes	perçues	Sinistres	Solde
BELGIQUE.			
Corps	Fr.b. 1.425.000.000	3.015.450.000 -	1.589.000.000
Marchandises	188.000.000	188.000.000 +	60.000.000 *)
ANGLETERRE.			
Corps	£. 414.173,828	315.085.844 ±	92.087.984
Marchandises	123.342.797	106.304.159	+ 17.038.638
SUISSE.			
Pool Confédér.	Fr.S. 290.000.000	150.000.000 +140.000.000	

La Suisse a affecté le boni de ses opérations à subsidier le réapprovisionnement du pays en matières alimentaires.

La Belgique a employé le boni des affaires sur marchandises en compensation partielle du mali du secteur « corps ».

Le rapprochement des résultats financiers des organismes qui ont pratiqué l'assurance des risques de guerre maritimes comporte-t-il un enseignement

Nous pensons que le seul enseignement qui puisse en être déduit est que l'assurance des risques de guerre maritimes est viable mais il serait dangereux de conclure des données ci-dessus à de plus larges déductions.

Il est tout d'abord hasardeux de faire un rapprochement entre les deux guerres.

Celles-ci ont été menées dans des circonstances et selon des tactiques toute différentes et il est à supposer que si un conflit nouveau devait surgir les conditions de la guerre sur mer seraient une fois de plus tout autres que celles du passé.

La comparaison des résultats de pays à pays est tout aussi sujette à caution

Il conviendrait d'abord d'analyser par le détail le régime légal de l'assurance de chacun d'eux, certains pays ayant limité l'assurance aux navires de commerce au long cours, d'autres l'ayant étendu à tous bâtiments de mer, même pour l'un d'eux aux yachts de plaisance ou même encore aux navires de la marine nationale. Il importerait ensuite de rechercher dans quelle mesure les différentes flottes nationales ont été exposées aux rigueurs de la guerre, quelle participation active elles y ont pris et pendant quelle durée. A ce propos il n'est pas sans intérêt de rappeler ici que la flotte marchande belge fut engagée dans l'effort de guerre non seulement pendant la durée de la première belligérance et celle de la libération, mais de manière continue pendant les quatre années que dura le conflit et qu'il en est de même de la flottille de pêche qui sortit tous les jours en mer pour assurer le ravitaillement du territoire occupé.

Il faudrait enfin considérer que selon certains régimes la garantie fut limitée à la valeur des bâtiments au jour de leur mise en assurance, normalement en septembre 1939, que d'autres, dont la Belgique, étendirent les effets de l'indemnisation jusqu'à la valeur de remplacement des unités perdues et que, même dans ce système, il existe des variantes de pays à pays, qu'ainsi la France indemnisa les bâtiments assurés sur base de valeurs adaptées au cours de la période de guerre, tandis que d'autre part elle indemnisa à leur valeur de remplacement, mais en vertu d'un régime étranger à l'assurance, les bâtiments réquisitionnés et affrétés par l'État français et qui se sont perdus ou qui ont encouru des avaries au temps où ils naviguaient sous la responsabilité de l'État.

Il est enfin une observation capitale qu'il convient de faire ici et qui dans son énonciation semble à priori être un paradoxe, à savoir que les résultats bénéficiaires d'une entreprise d'assurance maritime contre les risques de guerre doivent être réprochés. Il est en effet contraire à l'équité et à la morale que l'État — et à fortiori des entreprises privées —

réalisent des profits à l'occasion des pertes et dommages qu'éprouvent quelques-uns de ses administrés — ou de leurs concitoyens — dans la participation qu'ils prennent à l'œuvre de ravitaillement et d'approvisionnement civile et militaire de la nation en guerre.

Une saine compréhension des devoirs de solidarité commande tout au contraire que la collectivité nationale prenne à charge une part de ces sacrifices.

Secteur « Corps »)

RESULTATS D'EXPLOITATION DE L'AMARIL

Période du 1^{er} septembre 1939 au 31 décembre 1946.

<i>Nature des sinistres</i>	<i>Marine marchande</i>	<i>Remorqueurs et dragueurs</i>	<i>Pêche</i>	<i>Totaux</i>	<i>Dommage selon leur nature %</i>
Pertes totales	2.340.558	171.552	153.213	2.665.323	93.43
Avaries partic.	60.208	58.009	38.675	156.892	5.50
Détention	3.993	—	—	3.993	0.14
Avaries communes	4.220	—	—	4.220	0.15
Navires en construct	737	—	—	737	0.02
Avaries fret	16.824	—	—	16.824	0.60
Intérêts	245	717	41	1.003	0.03
Honoraires et frais	1.628	897	1.251	3.776	0.13
Total des sinistres	2.428.413	231.175	193.180	2 852.768	100 - %
Frais généraux				8.282	
Frais s/assurance et réassurance				704	
Taxes				13.805	
				2.875.559	

<i>FINANCEMENT (en milliers de francs)</i>		<i>Indemnités en fonction des pertes</i>
Primes et cotisations perçues	155.241	5.06 %
Participations exceptionnelles perçues	453.880	14.81 »
Transfert de la division Marchandises	50.000	1.63 »
Indemnités payées par WRIO	546.500	17.83 »
Indemnités allemandes	5.118	0.16 »
Indemnités belges, réglées hors assurance	189.000	6.16 »
Divers recours contre gouvernements étrangers	pr mémoire	
Intervention de l'Etat	1.666.000	54.35 »
	3.065.739	100. - %

Secteur « Marchandises »

Tableau des indemnités réglées au 31 décembre 1950

<i>Sinistres et frais</i>	<i>Chiffres absolus</i>	<i>Pourcentage en fonction des capitaux assurés</i>	<i>Pourcentage en fonction des sinistres payés</i>
Capitaux assurés	5.707.848.387		
Pertes et avaries payées	184.184.600	32,26	
Courtage	17.484.743		
Pertes totales par engins de guerre	54.780.923	9,60	29,74
Avaries particulières	7.646.284	1,34	4,15
Avaries communes	1.078.571	0,19	0,59
Total des avaries par engins de guerre	63.505.778	11,13	34,48
Délaissement par suite de blocage, saisie, réquisition en France ..	34.067.783	5,97	18,50
Réquisitions et saisies en Angleterre	54.938.098	9,63	29,83
Saisies allemandes	11.573.366	2,03	6,28
Saisies et arrêts italiens	2.321.290	0,40	1,26
Réquisitions belges	5.370.760	0,94	2,92
Détentions	362.471	0,06	0,19
Total des indemnités pour molestations	108.633.768	19,03	58,98
Intérêts débiteurs	5.965.749	1,04	3,24
Honoraires et frais sur sinistres	6.079.299	1,06	3,30

Tableau des recettes au 31.12.1950

Primes nettes	Frs 188.893.111
Recouvrement	64.797.256
Intérêts et différence de change	16.998.165
Total	Frs 270.688.532

COMMENTAIRE DES RESULTATS D'EXPLOITATION « AMARIG »

Les tableaux appellent quelques explications.

Quant aux navires, d'abord : la période qui a été considérée comme étant la période de guerre a été étendue jusqu'au 31 décembre 1946. La raison en est qu'au cours des 18 premiers mois qui ont suivi la fin des hostilités de nombreux sinistres non encore connus furent révélés à l'assureur, tandis que l'importance de plusieurs autres ne put être déterminée plus tôt. C'est notamment le cas des bâtiments réputés perdus par suite de défaut de nouvelles. Ce genre de sinistre a spécialement affecté la flottille de pêche, dont de nombreuses unités ont servi à l'évacuation des territoires par les troupes ennemies et les bâtiments coulés, dont certains ont pu être renfloués et n'ont donné lieu qu'à réparation au titre d'avaries particulières.

Les chiffres présentés sont arrêtés au 31 décembre 1950. En fait et pratiquement tous les remplacements et toutes les réparations se trouvaient terminés à la fin de l'année 1948. A cette date la généralité des indemnités s'est trouvée également réglée.

Deux facteurs ont cependant obligés l'organisme assureur de tenir les comptes ouverts, à savoir les difficultés de recouvrement de la participation exceptionnelle due par certains armements et d'autre part le dépôt d'un projet de loi tendant à réduire à l'égard des bâtiments de très faible tonnage, principalement les bâtiments de pêche, le taux de la participation exceptionnelle. Ce projet de loi est toujours pendant devant la législature.

Les indemnités W.R.I.O. figurant au tableau sont celles qui ont été liquidées par l'Office britannique d'assurance des risques de guerre. Il s'est fait, en effet, que de nombreux bâtiments belges se sont rendus en Angleterre au moment de l'occupation du territoire national par les armées allemandes. Ces bâtiments y ont été réquisitionnés par la Régie de la Marine belge et ont été affrétés au Ministry of War Transport. Ils ont été assurés pendant la période de guerre sous le régime britannique.

Le règlement de 189.000.000 de francs effectué par l'État belge concerne l'indemnisation de trois navires qui avaient été réquisitionnés, le s/s Persier, le s/s Belgique et le s/s Leopoldville, et mis à la disposition de l'Amirauté britannique et d'un navire affrété par le Service belge des Transports Maritimes, le s/s Liège, qui tous quatre se sont perdus.

Il convient de noter que le découvert est compensé dans le cadre de l'économie nationale par les récupérations effectuées par l'État Belge, savoir huit navires au titre de l'I.A.R.A. d'une valeur estimée de 60.000.000 de francs et au titre de saisies, seize bâtiments mis en construction par les Allemands sur chantiers belges, d'une valeur estimée de 950.000.000 de francs au total, à ces deux titres, 1.010.000.000 de francs.

Le pourcentage des indemnités couvertes par l'assurance, qu'il s'agisse d'assurances AMARIG (couvertes par les primes ou par les participations exceptionnelles) ou d'assurances contractées en Angleterre auprès du W.R.I.O. s'établit par 39,49 %.

Dans l'examen du tableau des sinistres on constatera l'écart considérable existant entre les pertes totales et les avaries particulières. Il en résulte que pratiquement la totalité des dommages encourus le furent par destruction complète des bâtiments.

Par sinistre « détention » il faut entendre les pertes subies par les armements à la suite de l'arrêt des navires dans des ports de contrôle au temps de la neutralité belge. L'assurance de ce genre de risques a pris fin le 12 novembre 1939, lorsqu'il fut acquis que tous les bâtiments neutres devaient inévitablement subir le contrôle des nations belligérantes et conséquemment que cette mesure ne présentait plus le caractère aléatoire nécessaire à l'assurance. Les sinistres qui ont affecté les bâtiments en construction se sont révélés particulièrement minimes.

Il serait prématuré d'en conclure que ce genre de risques est particulièrement faible. La modicité des sinistres est due à la circonstance qu'au moment de l'éclosion des hostilités les bâtiments en cours de construction sur chantiers belges pour des armements belges se trouvaient, fort heureusement, dans un état d'avancement très peu prononcé.

Disons enfin que les opérations de réassurance ont été de très minime envergure, du fait que l'organisme jouissait de la garantie du Gouvernement et par suite de l'isolement de la Belgique pendant la période d'hostilité.

Si l'on fait abstraction des indemnités afférentes aux quatre bâtiments qui se sont perdus pour compte direct de l'État Belge la proportion des sinistres incombant à celui-ci en raison de sa garantie est de 57,90 %. Elle correspond approximativement à la majoration des indemnités calculées au triple de la valeur de construction 1939, diminuées de la vétusté acquise par les bâtiments au cours de la période de guerre.

Si l'on admet avec nous que les risques encourus intéressent toute la Nation et non seulement les armements, cette proportion apparaît comme justifiée.

Disons pour en terminer au sujet des « Corps » que la flotte belge est actuellement assurée pour 6 milliards et demi de francs et que dans la majoration de cette valeur comparativement avec celle de reconstruction, quatre facteurs interviennent : le renchérissement du coût d'acquisition, l'accroissement du tonnage, le jeune âge de la flotte et les perfectionnements dont les armements ont doté les unités neuves.

Les résultats des opérations sur Marchandises sont également arrêtés au 31 décembre 1950. Ces données ne peuvent plus être influencées que par l'aboutissement plus ou moins heureux, de recours engagés contre certains gouvernements étrangers, qui font actuellement l'objet de négociations diplomatiques.

La proportion des sinistres en fonction des valeurs assurées apparaît comme tout particulièrement faible. Mais il importe de ne pas perdre de vue que les opérations ont été

effectuées uniquement en période de neutralité et les quelques premiers jours de la belligérance.

Ce qui frappe surtout c'est le rapport entre les sinistres causés par engins de guerre (37 %) et ceux résultant de molestations (63 %).

Cette situation s'explique par la brièveté de l'assurance au temps de belligérance et par la soudaineté de l'invasion du territoire : les cargaisons belges furent peu exposées à l'action destructrice des actes d'hostilités, par contre toutes celles qui se trouvaient en cours de voyage au 10 août 1940 furent déroutées et débarquées- dans des ports étrangers. Celles qui aboutirent en Grande-Bretagne après le 10 août furent réquisitionnées ; celles qui furent déchargées en France furent bloquées ou réquisitionnées et dans une large mesure appréhendées et saisies quelques jours plus tard par les troupes d'occupation.

Seules les « molestations » donnèrent lieu à l'exercice de recours envers l'État, auteur de la mesure, et uniquement lorsque cette mesure est apparue comme étrangère à la notion de sanction et comme constituant plutôt une mesure conservatoire ou une gestion d'affaires. Ceci fut partiellement le cas des interventions françaises et britanniques.

Le rapprochement entre le chiffre des pertes et celui des recours accuse un volume de recouvrement, actuellement réalisé, de l'ordre de 60 %.

Dans leur ensemble les réserves de primes nettes ont répondu de la somme nette des sinistres. L'excédent provenant des recouvrements a constitué le bénéfice de la section. Celui-ci, ainsi qu'il est dit d'autre part a été affecté à des fins maritimes, notamment à combler partiellement, à concurrence de 50 millions le déficit du secteur « Corps ».

L'ASSURANCE DES RISQUES DE GUERRE MARITIME DEPUIS 1947.

Les risques de guerre malheureusement perdurent.

Au cours de l'année 1947, vingt et une mines errantes explosèrent, entraînant des avaries particulièrement à des chaluts et à des bâtiments de pêche. Deux unités se perdirent, le « Emile » et le « Ons Gedacht ». Toutes deux par cause inconnue présumées avoir été en contact avec une mine.

En 1948, douze avaries particulières dues à des repêchages de mines.

En 1949, quinze avaries particulières et la perte totale — hors assurance — de la malle « Reine Astrid ».

En 1950 les heurts avec des mines vagabondes sont en recrudescence. Ils se chiffrent à 23. C'est l'année de la perte des chalutiers « Laermans » et « Paulette ». La drague « Yolkracht III » repêche une mine dans le port de Zeebrugge.

En 1951 quatre avaries particulières sont dues au contact avec des mines. Le pétrolier « Purfina Congo. » en fait exploser une en Mer du Nord, fort heureusement sans encourir de dommage.

Non seulement les risques de mines dérivantes perdurent, mais les champs de mines eux-mêmes subsistent. Dans le Skagerrak et le Kattegat la navigation ne peut toujours se faire que suivant des routes balisées.

Les autorités arabes et israéliennes, arraisonnent les navires en 1949 et 1950. En 1951 l'Égypte soumet la navigation dans le canal de Suez à l'exercice d'un droit de visite rigoureux et on signale plusieurs cas d'arrêt de navires et de saisie de cargaisons. Les navires belges ne croisent normalement pas dans les eaux coréennes ni dans celles de la Chine, mais des cargaisons y sont transportées par des navires étrangers et courent le risque d'y être saisies et détruites. L'appréhension d'une nouvelle guerre mondiale pèse lourdement sur les esprits.

Dangers persistants des mines, conflits locaux, menaces latentes de conflagration générale, le commerce maritime a besoin d'être protégé. Les accords du bloc de l'Atlantique iront-ils jusqu'à créer un pool des navires marchands et une assurance commune P S'il doit en être ainsi, le régime qui sera instauré donnera-t-il aux armements des garanties équivalentes à celles que leur a donné le système belge d'assurance P

Les Américains aussi bien que les Britanniques n'ont pas, comme lui, procuré une indemnisation égale à la valeur de remplacement. , Il est bien peu probable que cette notion soit introduite dans un régime d'assurance commune.

S'il devait l'être, encore ne peut-on présumer que toutes les unités seront placées dans le pool commun. Il est infiniment plus probable que seules le seront, celles qui répondront à certaines conditions de tonnage, de vitesse et d'aménagement.

Tous les risques seront-ils couverts ? Toutes les situations seront-elles prévues, aussi bien celle de la neutralité et de l'occupation ennemie que celle de la co-belligérance. Rappelons-nous que pendant le dernier conflit la Grande-Bretagne qualifia de « technical enemies » les ressortissants des territoires occupés, tout en leur accordant, en fait, nous nous empressons de le dire, un régime bienveillant.

Des réalités brutales d'une part, des inconnues d'autre part doivent inciter à la prévoyance. La constitution de réserves en temps de paix est une œuvre de prudence. Les armateurs belges de la Marine Marchande et de la pêche l'ont compris et ont maintenu leur mutuelle en activité. Les assureurs privés, et en tout premier lieu les assureurs londoniens auxquels est retournée la majeure partie des assurances de cargaisons, poursuivent, eux aussi, leurs opérations d'assurance contre les risques de guerre maritimes.

Les conclusions de ce court exposé se dégagent d'elles-mêmes.

Le régime d'assurance adopté en Belgique a répondu dans le passé aux nécessités de l'époque et les charges en ont été équitablement réparties. Instruite par une cruelle expérience la Belgique en a tiré, tout au moins dans le secteur de l'assurance des corps, un enseignement de prudence pour l'avenir et reste parée à toute éventualité.

F. MARQUET

Inséré 20/09/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 20/10/23

Rolls-Royce Confirms It Has Several Cars On Cargo Ship That Caught Fire

Rolls-Royce has already started to reach out to customers who may have lost their vehicle in the blaze by Brad Anderson

Rolls-Royce has revealed that it has several vehicles onboard the **FREMANTLE HIGHWAY**, a massive cargo ship that caught fire over a week ago and was recently towed to the Netherlands. It is understood that there were 3,783 vehicles on the ship when the fire broke out. Of those, 498 were EVs and both BMW and Mercedes-Benz have confirmed they each have several hundred vehicles on board. It remains unclear exactly how many Rolls-Royce models are on the ship but a spokesperson from the car manufacturer told Bloomberg that it is contacting affected customers. Unlike the Felicity Ace cargo ship that caught fire in early 2022 and sank, not all of the vehicles on the Fremantle Highway have been destroyed. In fact, salvage company Boskalis believes that around 800 vehicles are undamaged, although a precise figure won't be known until the salvage efforts begin in earnest.

The exact cause for the fire is not yet known but it has been speculated that the blaze started with one of the EVs before quickly spreading. The fire killed one crew member and many others jumped overboard to escape the inferno. Fortunately, skilled crews were able to extinguish the blaze and the ship arrived at a port in the Netherlands late last week. "The fire started in some of the top decks," chief executive of salvage company Royal Boskalis Westminster NV, Peter A M Berdowski, told Bloomberg. "We assume the eighth deck, that's in a very poor state. Part of it is completely collapsed and it's heavily, heavily

destructured. We don't know what the source was of the fire. Having said that, I think all experts with any knowledge on this topic agree that the transportation of electric vehicles introduces additional risks."

Source : carscoops

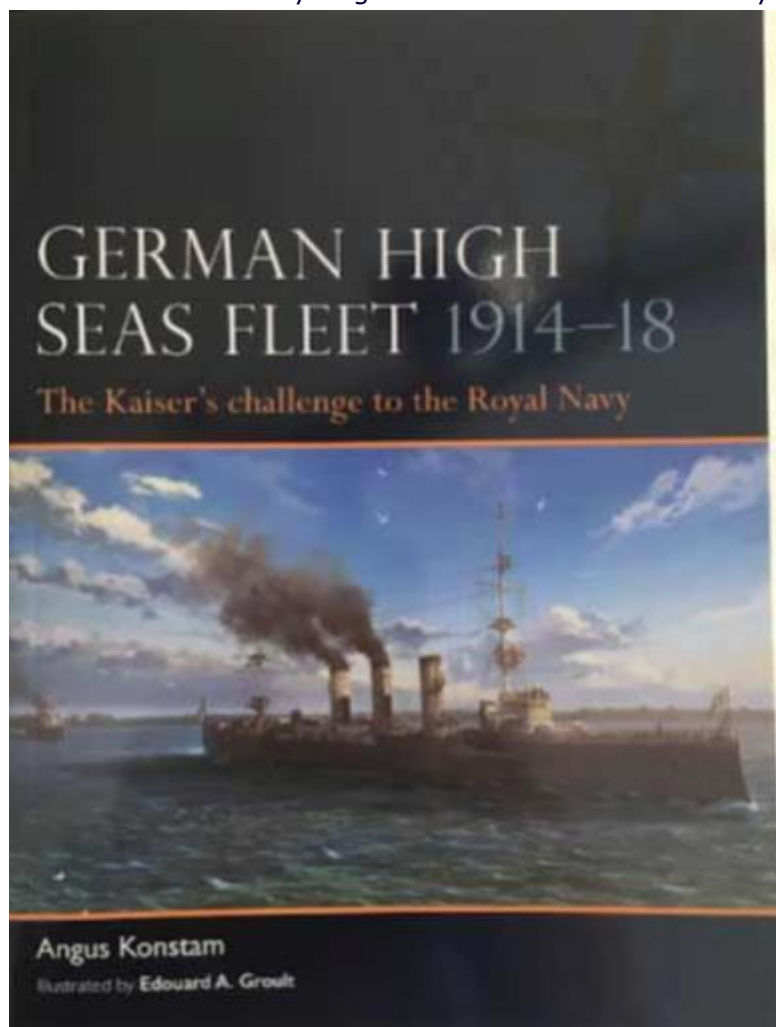
Inséré 21/09/23 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 21/10/23

"German High Seas Fleet 1914-18"

BOEKBESPREKING By : Frank NEYTS

Osprey Publishing issued a most interesting book "**German High Seas Fleet 1914-18. The Kaiser's challenge to the Royal Navy**".

The book is written by Angus Konstam and illustrated by Edouard A. Groult.



In 1907, the Imperial German Navy rebranded its Home Fleet as the Hochseeflotte ('High Seas Fleet'). It was a force designed to take on the world's most powerful navy, the Royal Navy, and for the four years of World War I, the North Sea would be their battleground. Drawing on extensive research, Angus Konstam offers the reader a concisely detailed account of how the entire High Seas Fleet was designed and built, how it operated, and how it fought. The fleet was a modern, balanced force of dreadnought battleships, battlecruisers, cruisers and torpedo boats, using Zeppelins and U-boats for reconnaissance. Its ultimate test came in May 1916 when it clashed with the Royal Navy's Grand Fleet at Jutland.

From fighting doctrine and crew training to intelligence, logistics and gunnery, and packed with

spectacular original artwork, maps, 3D diagrams and archive photos, this book is an essential guide to the Kaiser's audacious bid for naval glory.

Like all publications of Osprey Publishing, a most interesting book !

German High Seas Fleet 1914-18" (ISBN 978 1 4728 5647 0), a softback, counts 80 pages and costs £15.99 or USD 23.00, Can\$ 31.00, P&P exclusive. One can buy the book in the better bookshop or direct with the publishers: Via the Osprey website: www.ospreypublishing.com.

Inséré 21/09/23 DOSSIER Enlevé 21/10/23

The EU agrees on well-to-wake GHG limits to energy used on board ships from 2025

For ships trading in the EU, the EU's legislative bodies have reached an agreement on the FuelEU Maritime regulation setting well-to-wake GHG emission intensity requirements on energy used on board from 2025. From 2030, the regulation also mandates the use of shore power for container and passenger ships in certain EU ports. European Parliament (EP), the Council of the European Union, and the European Commission (EC) have reached an agreement on the FuelEU Maritime regulation, with the objective to increase the share of renewable and low-carbon fuels in the fuel mix of maritime transport in the EU.

The EP and the Council are expected to formally adopt the regulation later this year. Further details on the requirements and processes can be expected as the final text is adopted and the EC finalizes related implementing and delegated acts.

FuelEU Maritime requirements

GHG intensity

From 2025, for ships trading in the EU/EEA, the yearly average GHG intensity of energy used on board, measured as GHG emissions per energy unit (gCO_{2e}/MJ), needs to be below a required level. In addition to emissions from the use on board the ship, the GHG emissions are calculated in a well-to-wake perspective, including emissions related to the extraction, cultivation, production and transportation of the fuel. The regulation includes provisions for crediting ships using wind-assisted propulsion.

The GHG intensity requirements are set as a percentage reduction relative to a reference value of 91.16 gCO_{2e}/MJ. The percentage reduction requirement increases gradually every five years to 2050 – meaning, for example, that it stays at 2% from 2025 to end-2029.

Use of shore power

From 2030, container ships and passenger ships are required to connect to shore power for all electrical power demand, when at berth for more than two hours in a Trans-European Transport Network (TEN-T) port. From 2035, the requirement applies to all ports where shore power is available. The electricity supplied to the ship from shore is also included for the calculation of the annual GHG intensity, but can be reported as zero well-to-wake GHG emissions initially.

Use of renewable fuels

The FuelEU Maritime regulation does not initially set requirements on the use of renewable fuels of non-biological origin (RFNBOs), but sets their use as an additional incentive: use of such fuels counts as double the energy used. If the total share of RFNBOs in shipping in EU is below 1% in 2031, a separate use requirement will be added from 2034.

Ship types and sizes

The FuelEU Maritime regulation applies to ships above 5,000 GT transporting cargo or passengers for commercial purposes, same as the present MRV coverage.

Greenhouse gases (GHGs)

The regulation includes carbon dioxide (CO₂), methane (CH₄) and nitrous oxide (N₂O) emissions calculated as CO₂ equivalents using a Global Warming Potential of 100 years (GWP100), whereby 1 tonne of methane equals 28 tCO₂e and 1 tonne of N₂O equals 265 tCO₂e.

Voyages

The GHG intensity requirement applies to 100% of energy used on voyages and port calls within the EU/EEA, and 50% of energy used on voyages into or out of the EU/EEA. To avoid evasive behaviour, container ships stopping in transshipment ports outside the EU/EEA but less than 300 nautical miles from an EU/EEA port, need to include 50% of the energy for the voyage to that port as well, rather than only the short leg from the transshipment port. The EU will provide a list of transshipment ports.

Exemptions and derogations

Several exemptions are provided to address the specific situations of ice-classed ships, outermost regions, small islands (under 200,000 permanent residents) as well as areas economically highly dependent on their maritime connectivity.

Fuel emission factors

The FuelEU Maritime regulation defines default well-to-tank and tank-to-wake emission conversion factors for various fuel types, production pathways and onboard energy converters. Fossil fuels must use the default values for well-to-tank GHG emissions and for tank-to-wake CO₂ emissions but can use actual values for tank-to-wake CH₄ and N₂O, certified by means of laboratory testing or direct emissions measurements. Biofuels, RFNBOs and recycled carbon fuels (RCF) fulfilling the sustainability and GHG emissions-saving criteria (70% reduction from current fossil fuels) under the EU's Renewable Energy Directive (RED) can use certified actual values for both well-to-tank and tank-to-wake. The actual well-to-tank values must be certified by a scheme recognized by the EC. Fuels not meeting the GHG-saving criteria, non-sustainable biofuels, and biofuels from food or feed crops are considered fossil fuels and have to use the default factors for the fossil fuel of the same type. For non-fossil fuels, additional information will be required to accompany the Bunker Delivery Note (BDN), including evidence of compliance with the sustainability criteria certification and the GHG intensity.

Compliance process

Reporting and verification

The energy use and emissions will be reported and verified through a scheme which is separate from the existing EU Monitoring, Reporting and Verification (MRV) system. However, elements from the MRV regulation can be reused for the purpose of the FuelEU Maritime regulation.

The requirements apply to the shipping company which is the shipowner or any other organization or person, such as the manager or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship including duties and responsibilities imposed by the ISM Code. Each company will need to be registered with an administering authority, which is the same as for EU ETS compliance.

In the event of a change of company, it is the shipping company having the responsibility on 31 December in any given year that is responsible for compliance for the whole calendar year. However, previous companies are required to report and verify energy use and emissions as soon as possible after the changeover.

Banking and borrowing of compliance surplus

If a ship has an average GHG intensity below the requirement, the surplus emission amount (compliance surplus) can be banked for use in the subsequent compliance period.

Similarly, a ship can borrow advance compliance surplus from a subsequent period, limited to 2% and only for two consecutive periods, and with a 10% penalty on the borrowed compliance surplus for the subsequent period.

Pooling of compliance

The compliance balance can be pooled for two or more ships, and the requirement applies to the total GHG intensity of the ships in the pool. The pool is not limited to ships of the same company.

Monitoring plan

By 31 August 2024, a monitoring plan needs to be submitted to a verifier, describing the method for monitoring and reporting of the data required under this regulation. This plan comes in addition to the current MRV Monitoring Plan, but elements can be reused.

Penalties

Ships that have a higher GHG intensity than the requirement. must pay a penalty corresponding to its compliance deficit, measured as the difference between the required and actual GHG intensity, multiplied by energy use. The penalty is progressively increased if the ship has a compliance deficit for two or more consecutive reporting periods. The compliance deficit is calculated into energy based on the actual GHG intensity of the ship, applying a penalty of €2,400 per tonne VLFSO energy equivalent, or about €58.50 per GJ of non-compliant energy use. The penalty for not complying with the shore power requirements is €1.50 per kWh of the established total electrical power demand of the ship at berth multiplied by hours at berth. The revenues from the penalties should be used by member states to promote the distribution and use of renewable and low-carbon fuels in the maritime sector and help maritime operators to meet their climate and environmental goals.

Recommendations

DNV recommends that companies with ships falling within the scope of the FuelEU Maritime regulation prepare for the updated monitoring and reporting requirements. Furthermore, companies are recommended to start considering how to acquire the necessary fuels. DNV will inform its customers about further developments of the FuelEU Maritime regulation through Technical and Regulatory News, webinars, podcasts and more.

Source: DNV

Inséré 22/09/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 22/10/23

EU carbon tax to impact global rates, vessel deployments: analyst

WORLD shipping will soon be taxed by the European Union's emissions trading system (ETS), that will impact shippers and carriers not only in Europe, but worldwide, reports New York's Journal of Commerce.

"Inclusion in the ETS will affect not only the cost of shipping to and from the EU, but also the cost of shipping elsewhere, and it will likely put upward pressure on pricing for cargo that doesn't touch the EU at all," said Lars Jensen, CEO and partner at Vespucci Maritime. "At first glance, this might seem counterintuitive. Why would a tax in the EU have any

effect on trade that has nothing to do with the EU? "First," he said, "the EU carbon tax also includes shipments to and from the EU. Technically speaking, the ocean carrier will be required to pay a carbon tax for 50 per cent of the emissions on the journey from the last port of call before arriving in the EU to the first port of call in the EU and vice versa. In addition, the carrier is on the hook for 100 per cent of the emissions for any journey between EU ports," Mr Jensen said. The tax, he said, is levied on the vessel performing the journey, not on individual containers. Some liner services move through the EU. CMA CGM's Turkey US Express (TUX) service, for example, links three ports in Turkey with the US east coast, calling at other ports in the Mediterranean along the way. The carrier even markets the TUX loop as offering "dedicated coverage from Turkey and West Med to the US east coast. «Neither Turkey nor the United States is part of the EU carbon tax regime. However, because the TUX service calls several Mediterranean ports in the EU in both directions, as currently designed, it would incur penalties under the EU ETS

Inséré 23/09/23 DOSSIER Enlevé 23/10/23

AI and automated ships pose new challenges in casualty liability, warns chairman of Association of Average Adjusters

Artificial Intelligence and the advent of automated ships will pose difficult questions in determining liability under the Hague Rules for maritime casualties, the 2022-2023 chairman of the Association of Average Adjusters has cautioned.

Sir Nigel Teare raised the concern as he suggested that a recent case, in which the Supreme Court confirmed that a defective passage plan will render a vessel unseaworthy, will be scrutinised in the context of technological developments.

Sir Nigel chose for his annual chairman's address to the association in London the topic of Seaworthiness, Negligent Navigation and Safer Ships, reviewing the implications of the general average case which he tried at Admiralty Court level in 2019, relating to the containership **CMA CGM LIBRA**.

The laden vessel left the buoyed fairway and grounded as she was leaving Xiamen, one of the largest ports in China, in May 2011, necessitating a costly salvage operation. Most of the cargo interests accepted that the cause of the casualty was negligent navigation and paid their contribution to general average, but a small minority refused to do so. The shipowner failed in proceedings in the Admiralty Court to recover general average sums from that minority, and its decision was upheld by the Court of Appeal and the Supreme Court.

In his address to the association, Sir Nigel extended the question of passage planning to its potential application to vessels controlled by operators ashore or by computers on board -- ships known as Maritime Autonomous Surface Ships or MASS for short. "They are not yet common," he said, "but, with commendable foresight, MASS are being closely monitored by the International Maritime Organization." The IMO is exploring how far regulatory regimes such as Solas and the Collision Regulations can apply to autonomous ships. Its plan is to have a non-mandatory code for that type of ship by 2024, with a mandatory code in force by January 2028.

There was no reason why MASS should not have a passage plan to be seaworthy for their voyage, said Sir Nigel. "Such plans may in the future be produced by a computer. What if the reason that a passage plan is defective lies in a defect in the software purchased by the owner?" He noted that Sir Richard Aikens, another distinguished judge, has suggested

that in such a case an owner would be able to say that he had committed no breach of due diligence because the defect came about when the ship was not under his control or, as it was put in one case, 'in his orbit.' "That, if I may say so, appears to be correct," remarked Sir Nigel. "The need for the vessel to be in the orbit of the owner before the owner is subject to the due diligence obligation in the Hague Rules [the protocol of 1924 on the allocation of risk between shipowners and cargo interests] was recognised by Lord Hamblen in the Supreme Court in the **CMA CGM LIBRA** case.

"Thus, the focus will be on the question whether the owner, once he was in possession of the software, should have appreciated, by careful and skilled monitoring of the software, that it was not in a fit condition for its purpose. If his monitoring were negligent then there will have been a failure to exercise due diligence. I suspect that it will be difficult to establish negligence of this nature. "Where the master on board or operator ashore acts negligently when commanding the vessel that would amount to negligent navigation. But what if the error is committed by a computer? If such error is the result of a defect in the software the automated vessel would presumably be regarded as unseaworthy. Again, there would be no breach of due diligence by the owner unless the owner could and should have detected the error before the commencement of the voyage. But if the error is the result of an error by the artificial intelligence of the computer, then that might well be regarded as negligent navigation by the computer just as if it had been an error by the officer of the watch. "Thus," continued Sir Nigel, "one can envisage expert evidence from software engineers as to the nature of the defect and as to whether the defect could and should reasonably have been discovered by the owner or whether it was simply a mistake by the artificial intelligence of the computer.

"At present, expert evidence in maritime cases is given by former masters and marine engineers. But in future, as and when MASS suffer a casualty, the important experts may well be software engineers. I would find that a depressing prospect; but more youthful minds may disagree," he observed.

Sir Nigel insisted that the introduction of electronic charts had not eliminated the need for proper passage planning. To be seaworthy a vessel must still at the outset of the voyage have a proper passage plan. That remained essential to safe navigation.

The AAA chairman recalled that the **CMA CGM LIBRA** case had caused disquiet among shipowners and protection and indemnity clubs. It had been suggested that the decision would lead to more cargo claims against carriers and their insurers and to more claims in general average being resisted by cargo interests. Since the decision Sir Nigel had been informed by the P&I clubs that it was now routine to find allegations of poor passage planning in cargo claims. But in considering whether the decision would materially increase the share of the burden of maritime casualties borne by carriers it was necessary to ask whether any defect in a passage plan would render a vessel unseaworthy.

Sir Nigel doubted that the effect of the Supreme Court decision would be as damaging to shipowner interests as some had suggested. He said that "if the decision in the case does lead to carriers bearing a greater burden of the losses caused by maritime casualties than in the past, that is because the notion of a seaworthy vessel keeps up with and reflects modern safety standards. That is not a cause for regret. Seaworthiness is the handmaiden of beneficial changes in ship management designed to promote safety at sea. " He added: "It is difficult, I think, to contemplate a case where a defect in the passage plan does not render the vessel unseaworthy." However, a note of caution should be sounded. Lord Hamblen had said that in any future case it would be necessary to prove that the defect in the plan was 'sufficiently serious' to render the vessel unseaworthy.

Opinions as to what is proper passage planning might reasonably and legitimately differ. This would have to be borne in mind when deciding whether a sufficiently serious defect had been established. The reality was that the scope of the seaworthiness duty was not fixed in stone but could adapt to and encompass changes in the practice of shipping.

Some in the industry had suggested that the decision in the CMA CGM Libra case was now out of date in the world of electronic charts. "I beg to differ. The advent of electronic charts

has not eliminated the need for proper passage planning. To be seaworthy a vessel must still at the outset of her voyage have a proper passage plan. Such a plan remains of essential importance to safe navigation. "What will become important will be the training of navigational officers in the art of passage planning when using electronic charts. The UK Government's Marine Accident Investigation Branch has urged navigating officers not to rely solely on the data embedded in a computer-based system but to consult all sailing directions and notices to mariners just as they would when passage planning on paper charts. There is evidence that not all navigating officers understand the limitations of electronic charts." It is therefore possible that the introduction of electronic charts will give rise to more, not fewer, complaints of poor passage planning. In circumstances where the decision of the Supreme Court has so clearly resolved the issue so far, the debate in the future is more likely to concern the adequacy of the plan on the electronic chart, the significance of any defects and the adequacy of the training of officers to use electronic charts safely," said Sir Nigel. Sir Nigel is now an arbitrator at the 10 Fleet street practice, having retired from the High Court in 2020. The Association of Average Adjusters promotes professional principles in the adjustment of marine claims, uniformity of adjusting practice, and the maintenance of high standards of professional conduct. Irrespective of the identity of the instructing party, the average adjuster is bound to act in an impartial and independent manner. The Association plays an important part in London insurance market committees and has strong relationships with international associations and insurance markets.

Inséré 24/09/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 24/10/23

Smarter decision making in a challenging maritime industry



Seafarers have always relied on navigational equipment to steer their vessels safely across the oceans. However, the tools that modern mariners use compared to previous generations are, as expected, far more advanced as a result of today's tech-driven world.

Where crew members once navigated by the stars using a magnetic compass, the 21st Century seafarer now has access to Electronic Navigational Charts that can receive near real-time updates via satellite connectivity – radically improving communication between ship and shore.

The days of solely relying on paper charts to plot the safest, most efficient course are behind us. Crews using the latest digital equipment and data can optimise their voyage, spot potential hazards such as coral reefs, icebergs and sandbars, and change course to avoid weather-related threats. Aside from enabling seafarers to uphold safety standards, this technology also helps them to address other industry challenges such as decarbonisation.

Steering shipping to a greener future

Better understanding of the marine context in which we operate is essential to protecting our oceans, coastlines and environment, as well as to decarbonising maritime operations. Cleaner fuels and novel propulsion technologies will play a significant role in reducing shipping's carbon impact – but high-fidelity navigational data can also help to deliver significant operational efficiencies in the near term.

Data can help to unlock the latent efficiencies in passage planning, enhance voyage and route optimisation, expedite port operations, and enable 'smarter steaming' and Just-in-Time (JIT) arrivals. Studies show that by reducing speeds across the global fleet by 20% – which is a potential by-product of JIT – we may be able to reduce shipping's carbon footprint by 34%. This means that the potential of smarter navigation, enabled by data-driven efficiencies, is a huge opportunity that the maritime industry must tap into.

Powering next-generation navigational systems

Tomorrow's navigational solutions will be underpinned by S-100, the International Hydrographic Organization's (IHO) new data standard. Through a single, coherent data framework, S-100 will transform the way mariners and ocean users view, share and use marine geospatial data – providing harmonised, seamless access.

The S-100 data standard will enrich the user's view of their marine environment through clearer bathymetric, water levels and surface currents data. That information will subsequently give bridge teams numerous interoperable data sets and overlays to enhance all stages of the passage planning process. In the future, digital layers could even take the place of multiple nautical publications to aid weather routing and voyage optimisation.

These next-generation solutions will be an integral part of the maritime future, delivering more accurate, timely and useable data for the mariner and telling them where they are rather than where they were. This enables seafarers to receive navigationally critical event-driven updates within minutes, rather than weeks or months, providing a demonstrable improvement in safety and operational efficiency.

The new standards are also the building blocks of the hydrographic industry's latest wave of innovation, spanning voyage optimisation, green and digital shipping corridors, autonomous vessels, and more. Implementation of the IHO's S-100 data standard has already begun, with the first S-100 based products and services expected to be carriage compliant from 2026 and mandated from 2029. Additionally, the first batch of S-100 series products and services are already on their way to being ready for deployment, with development, testing and trialling taking place.

Gaining trust in an uncertain world

The value of harnessing digital technology to support safe navigation comes from meeting the needs of the modern mariner. Tomorrow's seafarer will likely require a different skillset from previous generations to operate vessels fitted with innovative AI platforms and systems.

Mariners will also need complete confidence in the systems they use when steering a ship safely and sustainably to their intended destination. The only way to give them that is to

provide navigational data from a trustworthy source with a track-record of success. To that end, the UKHO continues to innovate to ensure its ADMIRALTY Maritime Data Solutions support navigation today and for generations to come.

By trusting the ADMIRALTY portfolio, users can navigate with confidence knowing they have access to the latest information to ensure the safety of their vessel, crew, cargo and environment. This data is compiled, assessed and verified by a world-class team of experts at the UKHO to provide users with the safety and commercially critical information they need.

To find out more about how ADMIRALTY products can help you navigate complexity and ensure safety, sustainability and profitability at sea, visit our website

Inséré 25/09/23 DOSSIER Enlevé 25/10/23

When two tribes go to war

Container shipping is in the crosshairs of a superpower tussle that could divide the world and reshape trading networks. Countries that have benefited from China+ trade diversification, such as India and Vietnam, might need to get off the fence soon.

It is not being paranoid to say that the world is currently in the middle of an almighty superpower grudge-match that threatens to redraw the network of international trade. The level of mistrust and suspicion between the two largest economies, the US and China, is boiling over and forcing other countries to pick a side. There hasn't been much attempt to conceal the mutual loathing in Washington or Beijing; it is in plain sight for all to see. Pick any one of the more recent spats, from Chinese "spy" balloons being shot down to the aggressive grilling of TikTok's CEO in the US Congress.

The feud has been simmering for a long time, but it has intensified in recent years with the ongoing trade war that started in 2018, and more recently it has been brought to boiling point by Russia's invasion of Ukraine. Vladimir Putin's war has confronted the world order, but rather than cut off ties and denounce him, he has become something of a poster boy for (mostly) authoritarian states with deep anti-West leanings. Perverse as it might seem to those of us living in democracies, but Putin is widely regarded (by more people than we would like to admit) as a hero taking on the Western bullies and hypocrites. He is therefore a useful puppet to China. Putin can help widen the geopolitical schism and bring more countries over to its side. It is a delicate balancing act that requires China to be seen as impartial. The country also needs to retain good trading relations with the "anti-Putin" bloc. Therefore, the supply of weapons or ammunition to Moscow is out for the time being, but China is stretching things by ignoring Western sanctions through the purchase, in growing quantity, of cheap Russian oil and gas, thereby funding Putin's war machine.

Where the US has failed to unite, China wants to show it can do a better job as the world's leader. It has had some notable victories of late, including the remarkable speed in which it was able to secure a reconciliation agreement between Saudi Arabia and Iran.

Its 12-point peace plan for the Russia-Ukraine war, formulated after Chinese President Xi Jinping sat down with Putin in Moscow in March, is unlikely to be as successful. Whether China cares or not is another matter, the primary objective is to be viewed as the world's honest broker that can shape the future. In February, on the eve of the one-year anniversary of the invasion, to retain its air of neutrality China abstained from a United Nations General Assembly vote calling on Russia to immediately end the war. Another 31 countries abstained, while seven others (including Russia) voted against the motion.

They were overwhelmingly outnumbered by the 141 countries who did vote in favour (13 other UN member states were absent), but the two groups of pro-Russian and abstainers were made up of more than just the obvious rogue states like North Korea. Fellow abstainers included India and Vietnam, two countries that have most benefited from

China+ trade diversification. India is another country that has gone big on Russia's energy products. Not including the absent countries, the member states that didn't vote against Russia's war in the UN vote combine for a 26.8% share of World GDP and 54% of the world's population, based on 2022 estimates from Oxford Economics. Those 39 countries averaged only 3.44 on the Economist Intelligence Unit's 2022 Democracy Index measure, placing them firmly in the "Authoritarian" bracket. Only five countries – India, South Africa, Sri Lanka, Mongolia and Namibia – resided in the next "Flawed democracy" tier, which incidentally is where the US has placed since 2015.

What does all of this have to do with container shipping?



MSC MINA - Panama flag - Gross 228.741 tons - TEU 23.656.

Well, as the grease that facilitates world trade and commerce, global ocean carriers have to navigate seamlessly around trade disputes. Lines enabled the march of globalisation with huge investment in capacity and infrastructure; any change in the status quo will cause immense disruption and potential impairment of asset values. Lines are caught in the crosshairs of this latest superpower battle and are left guessing, along with the rest of us, where it might lead. Since the pandemic started there has been incredible attention paid to how to best build resilience into supply chains to protect against future disruption. Countless surveys have asked companies if they plan to relocate manufacturing to neighbouring countries closer to the home market (nearshoring), or bring it back home (reshoring), or continue offshoring, but with a wider variety of trading partners, or a combination of all of them. Now, a new trade buzzword has entered the lexicon – friend-shoring, which basically means prioritising trade with highly trusted countries that share common values. This is the pathway that the US government seems to be pushing. "Rather than being highly reliant on countries where we have geopolitical tensions and can't count on ongoing, reliable supplies, we need to really diversify our group of suppliers," said Janet Yellen, US Treasury Secretary last year. "Friend-shoring means... that we have a group of countries that have strong adherence to a set of norms and values... and we need to deepen our ties with those partners and to work together to make sure that we can supply our needs of critical materials," she added.



The container vessel "MAREN MAERSK"

Friend-shoring is not really a new concept as countries have always tended to trade more with partners that share commonalities, whether it be language, culture, or other historical ties. Likewise, high-volume trade with near neighbours is hardly new. What shipping lines really need to know, in order to plan for the future, is just how big a role each of these different concepts will play? There is nothing yet in customs statistics to prove one way or another that deglobalisation in its many forms (either friend-shoring, nearshoring or reshoring) is happening to any significant degree, but there is clear evidence of more diverse offshoring, the so-called China +1 movement. Container trade statistics for US imports, provided by Trade Data Monitor, make it abundantly clear how Americans are weening themselves off 'Made in China' products and opening up to a broader set of countries. China's value share in dollars of US imports has shrunk by nearly nine percentage points from before the start of the trade war, from 40% in 2017 to 31% in 2022. However, the likes of Japan, Germany, France and the UK, who you might think would all pass Janet Yellen's friendship test, have seen their share of US container imports dwindle too. The countries that have really moved up the ladder were Vietnam (which has nearly doubled its share since 2017 to 8% in 2022), India (which improved its share by 1.4 points) and Thailand (up one point).

Clearly, neither Mexico or Canada feature highly on any table of container shipping trade into the US as most cargoes are moved overland across borders, but there isn't sign of any great nearshoring shift with US inbound trade for total commodities.

Again, although we can see that China remains the US' biggest source of total commodities, its dominance is coming under threat with a loss of five percentage points since 2017. Unless there is a dramatic thawing in US-China relations, it is unlikely to keep that particular crown for too long.

Fundamentally, while countries obviously do have favoured trading partners, historically most have been able to see past any differences. Frankly, Western economies that have reduced their own manufacturing capacity this century cannot afford to be so judgemental if they want to keep critical commodities flowing in. As the EIU's index shows, the world is getting less democratic, not more International trade takes a broadly dispassionate and pragmatic view where "upstanding" countries must hold their nose when it comes to certain trading partners' peccadillos. It's why you can see a broad mix of political regime's among the US' leading trading partners, for now at least. It is a similar story elsewhere. China's top 20 inbound trading partners (all commodities) in 2022 had an average EIU democracy index reading of 6.81, not a million miles behind the US' equivalent of 7.20 However, if that is all about to change, and friend-shoring becomes the standard trading model, ocean carriers will need to start thinking creatively about how they can continue to serve both sides of the divide. It will also put countries such as Vietnam and India in a very awkward predicament. They are understandably trying to play both sides at the moment, but there will come a time when China or the US will decide for themselves if they are one of theirs, or not. To what extent will the US or Europe trust other countries or blocs that sit on the

fence on big global issues such as Russia's invasion, or continue to plough money into its coffers? For its part, the US has not helped its cause with the incessant xenophobic rhetoric that has surrounded legislation designed to protect American exporters from "foreign" shipping companies. It is no way to win hearts or minds abroad. Any more lurches towards protectionist legislation that upsets close allies such as the European Union won't do much good for the US either.

Drewry cannot pretend to have any special insight on to how this superpower battle will be resolved, but we have asked some of our shipper clients on their sourcing intentions and motivations, to try to see how heavily the current geopolitical instability weighs on their decision making. It is not a scientific test by any means, but the results imply that talk of a wave of manufacturing relocation is overblown. Of the 66 respondents only 15, or 23%, said that their company has changed its main country of manufacture in the past five years (5 respondents), or are considering doing so within the next five years (10). When those 15 respondents were asked to rank the reasons for either moving, or considering doing so, the most important was wanting to diversify in order to minimise the risk of logistics disruption, which scored an average response of 1.9 (1 being the most important reason, 5 the lowest). That was followed by worries over trade disputes (2.7) and rising labour costs (3.1). Ethical (3.5) and environmental (3.8) concerns ranked lowest. Interestingly, the only shipper respondent that moves more than 100,000 teu per year (mainly from China to the UK) and said they were considering changing the main country of manufacture within five years, did rank ethical concerns as the number one reason. To repeat, this probably means nothing, but that isolated result might be because bigger BCOs with greater public visibility are having to think more deeply about where their products come from. With any luck both the US and China will take heed from the brilliant 'Two Tribes' hit by 1980's English pop band Frankie Goes to Hollywood, who sang: "When two tribes go to war, a point is all that you can score». Neither is likely to get what they want, i.e. complete world domination, so it would be better for everyone if they could settle their differences and realise that even if they don't have to like one another, it will be more profitable for both in the long run if they can find some medium ground that doesn't swallow everyone else into the fray. Don't count on it.

Our view

Ultimately, Drewry is yet to be convinced that deglobalisation is much more than academic and media hype. For sure, there will be more diverse offshoring, but the choice of where to spread the cargoes will be motivated by traditional factors, such as labour costs, manufacturing and logistics capability. Moral and cultural commonalities will continue to play a role in companies sourcing decision making, but whether friend-shoring becomes anything more than a trendy buzzword will depend on how nasty the superpower arm wrestling gets. **Source: Drewry**

Inséré 26/09/23 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 26/10/23

Jean Conseil

Marin du Tréport
inventeur du submersible
de sauvetage

Jérôme Maes



Tableau de Siméon Fort (1793-1861)
immortalisant la promenade
en char à bancs de la reine Victoria
dans la ville du Tréport,
le 4 septembre 1843.
Jean Conseil a alors vingt-huit ans
et s'est déjà illustré
par plusieurs sauvetages.

Pour avoir souvent dû renoncer à secourir des naufragés faute d'une embarcation capable d'affronter la tempête, Jean Conseil (1815-1885) va passer sa vie à concevoir, tester et améliorer un petit sous-marin de sauvetage. Peu entendu dans les ministères malgré sa réelle contribution au progrès des submersibles, ce chercheur autodidacte avait l'estime des marins et même celle de Jules Verne.

Né au Mont-Huon, hameau du Tréport, le 31 juillet 1815, Jean Jacques François Conseil semble très tôt acquis à la cause du sauvetage. A maintes reprises, ce jeune cordonnier va payer de sa personne. En 1836, par un fort vent de Nord-Est, il se porte ainsi, avec trois compagnons, au secours d'un marin en train de se noyer à 100 mètres des jetées du Tréport. Hélas ! la mer est trop forte, les rameurs ont beau peser sur les avirons, ils ne parviennent pas à progresser et doivent renoncer. L'année suivante, surpris par une forte brise du Nord, deux matelots approchant du Tréport sont expulsés de leur canot par une lame. Jean Conseil se précipite aussitôt dans une barque avec quelques volontaires. A la première tentative, tous les avirons sont emportés et l'embarcation est refoulée vers le rivage ; à la seconde, les sauveteurs parviennent à atteindre les deux malheureux, mais trop tard, car ils sont déjà morts.

En 1838, par un vent du Sud-Sud-Ouest, un caboteur chargé d'huîtres manque l'entrée du port. Le maître haleur de la jetée de l'Est tente de lui jeter une drôme, mais il rate sa cible. Alors qu'il essaie de regagner le large, le bâtiment talonne à plusieurs reprises et part en dérive dans la baie de Mers. La coque toute disloquée prend l'eau et disparaît presque entièrement. L'équipage se réfugie dans la mâture, appelant à l'aide. Jean Conseil prend aussitôt la mer avec son ami Pierre Guénard. "Nous voulûmes sortir du port, raconte-t-il, avec l'intention d'aller échouer à Ault si nous ne pouvions attaquer le port pour revenir. Mais nos efforts furent encore une fois inutiles ; nous avions à combattre le vent et la marée, plus une grosse mer, et nous dûmes renoncer à l'espoir de les sauver. Tout l'équipage du navire disparut bientôt." Même scénario deux ans plus tard, lorsque Jean Conseil et sept volontaires se portent au secours d'un canot harenguiers dieppois chaviré par un furieux vent du Nord. Trop nombreux, les huit rameurs se gênent ; à la seconde tentative, leurs avirons sont emportés ou brisés, tandis que les naufragés disparaissent un à un sous leurs yeux.

Au cours de l'été 1846, alors qu'il se baigne au Tréport, Octave Leconte, médecin et futur conseiller général de la Seine-Inférieure, est entraîné au large par le courant. Témoins de la scène, Jean Conseil et le douanier Noiret se jettent à l'eau tout habillés pour lui porter secours. Noiret parvient à rejoindre le nageur, mais il se révèle incapable de lutter contre le courant. Sans l'intervention de Jean Conseil, les deux hommes ne seraient sans doute jamais revenus sur la plage.

Quelques jours plus tard, le 19 juillet, Jean Conseil sauve encore de la noyade trois gamins dont l'esquif a chaviré. MM. Poilly et Doré, les pères reconnaissants "de ces pauvres petits enfants", lui proposent une récompense, mais, témoignant d'une grandeur d'âme peu commune, l'ancien cordonnier, alors devenu marchand de vin, décline leur offre. Enfin, le 23 décembre de cette même année 1846, Jean Conseil donne une nouvelle fois la preuve de son courage. Il est 7 heures du matin, lorsqu'un bateau de pêche de Boulogne, voulant sortir du port sans haleurs malgré un fort vent de Nord et une grosse mer, vient s'échouer au bout de la jetée de l'Ouest. Jean Conseil embarque aussitôt en compagnie d'Alexandre Ferment dans un canot pour porter une amarre aux naufragés. Obéissant aux injonctions de Charles Carpentier.

Le maître de la jetée de l'Ouest qui commande la manœuvre, ils installent un va-et-vient grâce auquel le bateau et l'équipage sont sauvés.

Pour ces nombreuses interventions, Jean Conseil sera plus tard décoré de la médaille d'honneur en argent du ministère de la Marine. Le brevet, daté du 10 mai 1859, nous apprend que l'ancien cordonnier et marchand de vin est désormais inscrit maritime sur les registres du quartier de Dieppe en qualité de novice.

N'étant pas trempés d'eau ni étourdis par les coups de mer, les matelots conservent la vigueur



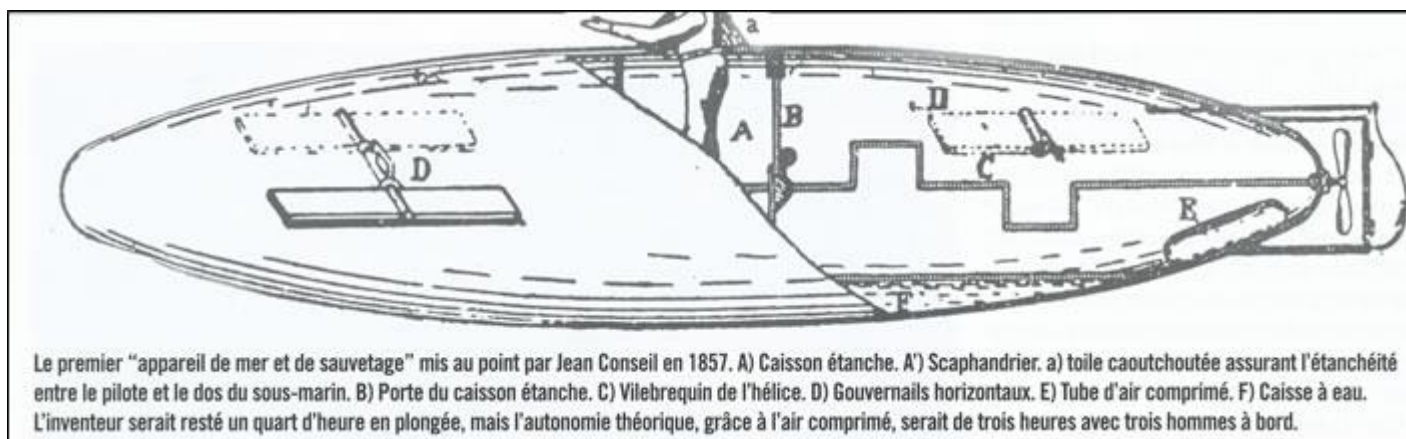
Ci-contre : *Le Naufrage*, aquarelle de Théodore Gudin (1802-1880) datée de 1832.

C'est à la lumière de ces nombreuses interventions, trop souvent malheureuses, que Jean Conseil réfléchit aux moyens d'améliorer les conditions de sauvetage des naufragés. A ses yeux, les embarcations ouvertes d'aviron ont fait la preuve de leurs limites. "Dès les premières vagues furieuses, écrit-il, les avirons seront enlevés ou brisés, le canot se trouvera à moitié submergé et dans cette situation dangereuse, au moindre choc causé par un mauvais coup de mer, le canot sombrera ; équipage et embarcation, tout disparaîtra promptement. [De plus,] il arrivera qu'à chaque coup de mer les matelots seront écrasés par l'immense quantité d'eau qui déferlera sur eux, et tout transis, à demi morts de froid, ils perdront bientôt la vigueur et le courage nécessaires en de semblables moments et seront forcés de renoncer à leur entreprise." Il met aussi en cause le mode de propulsion de ces embarcations : "L'équipage n'emploie pour faire avancer la barque que l'action des avirons ; avec cette unique ressource, il doit maîtriser le bateau et lui imprimer une certaine rapidité et cela malgré la grosse mer et le vent." L'expérience lui a montré que ce seul moyen de propulsion conduit trop souvent à l'échec.

Faisant la synthèse de ces observations, le chercheur autodidacte et marin de fraîche date esquisse le cahier des charges d'une nouvelle embarcation conçue pour le sauvetage. "Les matelots [y] sont continuellement à l'abri des vagues et, n'étant pas trempés d'eau ni étourdis par les coups de mer répétés, ils conservent la vigueur et le courage toujours si utiles en pareilles circonstances. D'autre part, laissant de côté les avirons et se servant pour faire marcher le bateau d'une machine fonctionnant sans cesse et qui le pousse constamment malgré la mer et le vent, les hommes rencontrent une sécurité qui ne leur est donnée sur aucune barque de sauvetage."

Nation phare de la révolution industrielle, la Grande-Bretagne est alors à la pointe du progrès en matière de métallurgie et de machines à vapeur. C'est donc dans ce pays que Jean Conseil décide de se rendre pour présenter le résultat de ses recherches. Le 24 août 1847, il embarque à Boulogne-sur-Mer, probablement à destination de Londres, avec pour seul viatique une valise contenant les plans et maquettes d'engins de sauvetage révolutionnaires, fruits de son expérience et de ses cogitations. Malheureusement, l'inventeur ne trouve pas outre-Manche les appuis escomptés. Pire : ses plans lui auraient été dérobés et il aurait même séjourné quelque temps en prison, sans que l'on connaisse la raison de cette incarcération.

Pas de quoi décourager notre inventeur, qui poursuit ses recherches pendant une dizaine d'années avant de mettre au point son premier "appareil de mer et de sauvetage". Il se rend alors à Paris et, le 22 mai 1857, écrit à l'amiral Hamelin, ministre de la Marine, pour lui demander de réunir une commission susceptible de juger son engin, destiné à "braver la mer en tout temps, sauver les personnels naufragés, porter secours aux bâtiments en danger, naviguer entre deux eaux et au fond de la mer, reconnaître les ports maritimes et détruire en temps de guerre une flotte ennemie jusque dans les ports."

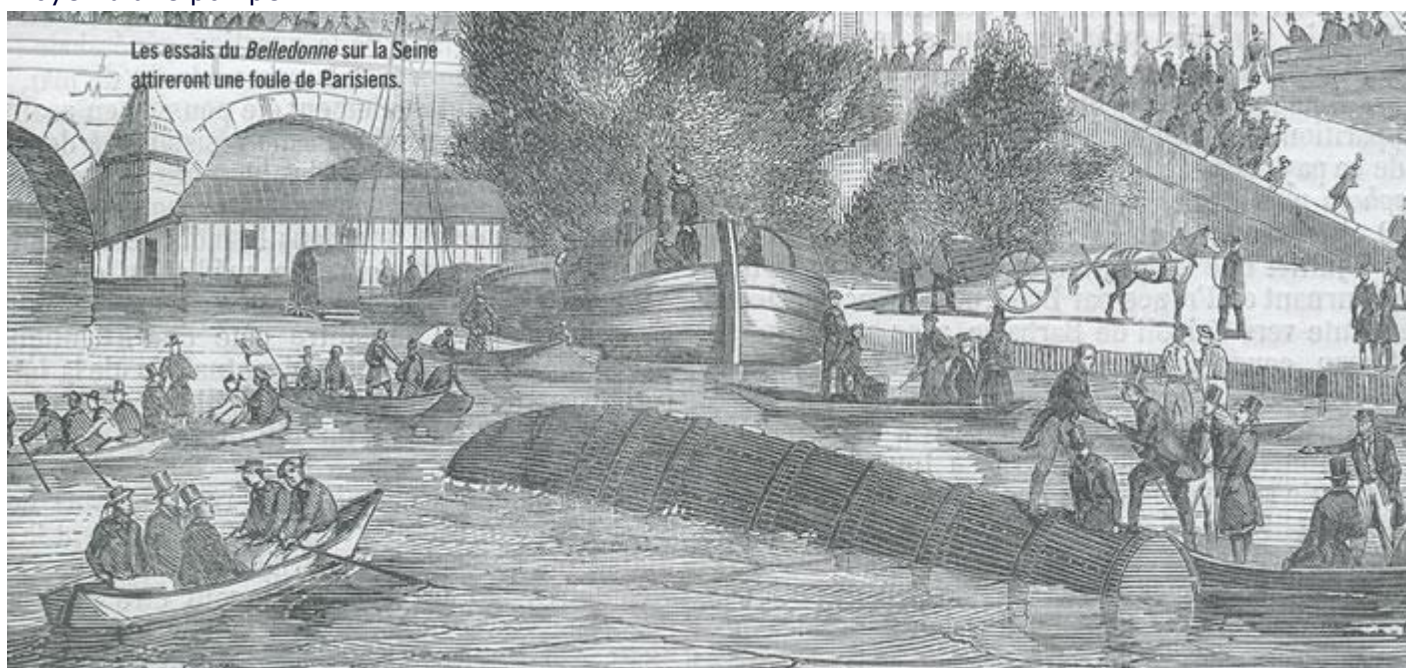


Le premier "appareil de mer et de sauvetage" mis au point par Jean Conseil en 1857. A) Caisson étanche. A') Scaphandrier. a) toile caoutchoutée assurant l'étanchéité entre le pilote et le dos du sous-marin. B) Porte du caisson étanche. C) Vilebrequin de l'hélice. D) Gouvernails horizontaux. E) Tube d'air comprimé. F) Caisse à eau. L'inventeur serait resté un quart d'heure en plongée, mais l'autonomie théorique, grâce à l'air comprimé, serait de trois heures avec trois hommes à bord.

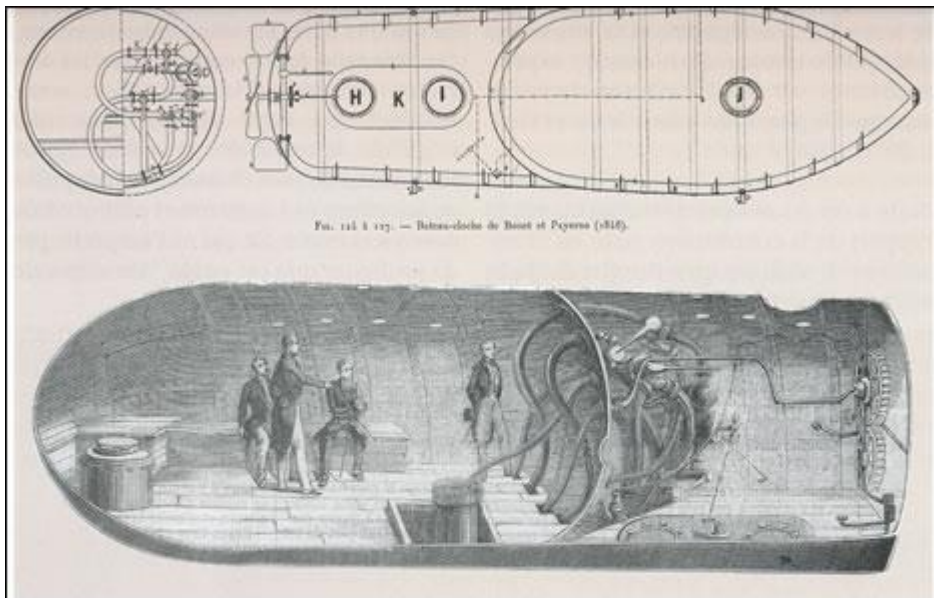
Un engin propulsé par une hélice actionnée par un vilebrequin manuel

L'appareil présenté à la commission mesure 5,33 mètres de longueur, 1,33 mètre de largeur et 1,50 mètre de hauteur. Ce petit submersible de forme ellipsoïdale est équipé de caisses à eau et de deux réservoirs à air comprimé et doit faire immersion par la seule action de deux "gouvernails horizontaux" placés de part et d'autre du nez, et d'un troisième à l'arrière. Des "oeils-de-boeuf" permettent à la lumière d'éclairer l'intérieur. La propulsion est assurée par une hélice dont l'arbre en forme de vilebrequin est actionné manuellement par deux hommes. Quant au pilote chargé des gouvernails, il doit être équipé d'un scaphandre car son corps émerge du dos de l'appareil jusqu'à la ceinture, l'étanchéité du trou d'homme étant assurée par une toile imperméable en gutta-percha.

Pas vraiment convaincue, la commission souligne les défauts de l'appareil : faute de dispositif de renouvellement de l'air, la durée de l'immersion est selon elle trop limitée; en outre, la propulsion manuelle ne lui paraît pas assez puissante pour assurer une plongée rapide. Le projet n'est donc pas retenu. Mais Jean Conseil ne s'avoue pas vaincu. Il soumet son engin à l'Académie universelle des arts et manufactures, qui, le 1^{er} juillet 1857, désigne une commission pour l'examiner. Le rapport de cette dernière nous donne quelques précisions sur l'appareil : "Le bateau a exactement la forme d'un poisson, mais plus particulièrement celle du saumon ; le pont, qui forme dos-d'âne, ne laisse plus de prise aux coups de mer. Par le moyen des ailerons placés à l'avant, il peut plonger dans les profondeurs de la mer et aller chercher des eaux plus calmes." La commission précise en outre que l'inventeur a testé lui-même son appareil : "Plusieurs expériences ont déjà été faites, la dernière ayant eu lieu dans la nuit du 21 au 22 août dernier. Dans cette expérience, M. Conseil est resté plus d'un quart d'heure sous l'eau, mais il a jugé prudent de remonter à la surface, vu le mauvais état du bateau construit en zinc de trop faibles dimensions." Contrairement aux experts de la Marine, très réservés sur ce sujet, la commission précise que la présence d'un réservoir d'air comprimé permet une autonomie de trois heures en plongée pour trois hommes, l'air vicié étant expulsé à l'extérieur au moyen d'une pompe.



Fort de cette distinction, Jean Conseil se remet au travail et propose bientôt un nouveau projet, daté de mars 1859. Toujours de forme fuselée, cet appareil mesure désormais 9 mètres de long, 1,66 mètre de large, 2 mètres de haut, et jauge 3 tonneaux. Sa vitesse est estimée à 6 noeuds. Deux hommes peuvent travailler ou gouverner à l'extérieur ; ils sont revêtus d'un casque de scaphandrier et d'une chemise en caoutchouc et sont alimentés en air au moyen de tuyaux flexibles adaptés à la chemise. En outre, lorsque l'appareil est en surface, un système assure une circulation d'air pur grâce à la présence de soupapes intégrées au bord à l'avant, au centre et à l'arrière.



Le *Belledonne* du Dr Payerne. Ce "bateau-cloche" ovoïde de 9 mètres de long et 3 mètres de diamètre, présenté en 1846, soit une décennie avant celui de Jean Conseil, fonctionne sur les mêmes principes que ce dernier. La chambre avant sert de réservoir d'air comprimé et est isolée de la chambre arrière par une porte étanche. Dans le fond, un puits avant (L) doté d'une trappe (J) et un puits arrière (K) doté de deux trappes (H et I) permettent aux scaphandriers de quitter l'engin en plongée. La propulsion est assurée par une hélice à manivelle (N). La maîtrise de l'assiette est assurée par deux gouvernails horizontaux arrière, la vraie trouvaille de Jean Conseil étant d'en avoir ajouté une paire à l'avant.

Le 29 avril 1859, une nouvelle commission nommée par l'Académie universelle des arts et manufactures fait effectuer divers essais de l'engin sur la Seine, entre le pont Neuf et le pont Saint-Michel. "M. Conseil, indique le rapporteur, manœuvre son bateau dans toutes les directions, soit à la surface de la rivière, soit entièrement immergé, malgré la basseur des

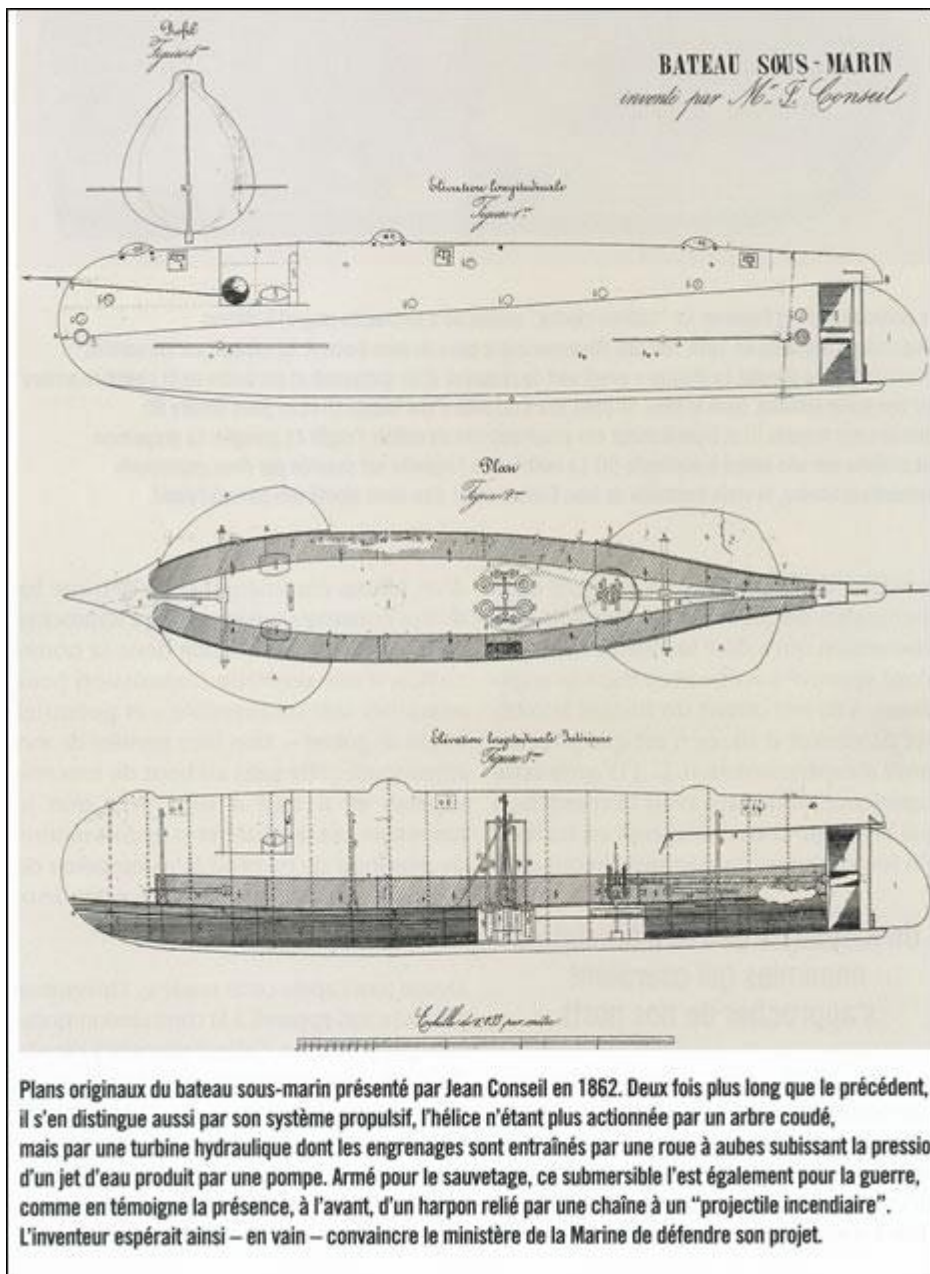
eaux qui l'exposait à toucher le fond.

Quatre membres de l'Académie ont séjourné dans la chambre des travailleurs. Pendant une submersion qui a duré une demi-heure, ils n'ont éprouvé aucune gêne dans la respiration. S'ils ont ouvert un instant le robinet de verseur d'air, ce n'est que pour un motif d'expérimentation. [...] D'après cette expérience, je déclare avoir la conviction que le bateau-Conseil construit en fer remplit les conditions hygiéniques [requis]."

Un moyen de détruire les flottes ennemies qui oseraient s'approcher de nos ports

Le 2 mai 1859, avant même d'avoir reçu une nouvelle médaille d'honneur pour ce deuxième sous-marin, Jean Conseil écrit au ministre de la Marine pour l'informer qu'en prévision d'une guerre maritime il offre à son pays "un moyen de se garantir d'un blocus continental et de détruire les flottes ennemies qui oseraient s'approcher de nos ports". Il demande donc la nomination d'une nouvelle commission pour examiner son submersible — et potentiel engin de guerre —, sans faire mystère de son impatience : "[Je suis] au bout de mes ressources et il faut à tout prix que je connaisse ma destinée et si je dois mourir de désespoir ou recevoir la récompense de vingt-deux ans de travaux et de vingt-deux ans de nuits passées sans sommeil."

Douze jours après cette requête, l'inventeur présente son appareil à la commission nommée par la Marine. Celle-ci procède à l'étude du mode de construction du bateau et de ses dispositions intérieures, et fait exécuter quelques manœuvres de navigation entre le barrage de la Monnaie et le pont Saint-Michel. Les résultats de cet essai de trente-cinq minutes sont mitigés. La vitesse de l'appareil en surface reste faible (1,5 noeud). En revanche, les ailerons horizontaux se révèlent très efficaces, l'engin pouvant plonger et remonter rapidement, même si l'équipage ne semble pas bien maîtriser



l'amplitude de ces mouvements. Deux jours plus tard, lors de nouveaux essais, l'appareil ne parvient pas à plonger, "soit que le bateau fût mal manoeuvré, soit que le lest y fût mal réparti", et sa vitesse est plus faible encore. Sans doute l'expérimentation a-t-elle été contrariée par le manque de profondeur de la Seine et l'exiguïté du plan d'eau.

Suite à ces essais assez peu concluants, le rapport de la commission reste en demi-teintes. Il signale que l'engin de Jean

Conseil ressemble fort, dans son principe de fonctionnement, aux sous-marins du docteur Payerne (1806-1886), dont le bathyscaphe Belledonne a été testé sur la Seine dès 1846. Cependant, trois innovations sont remarquées : l'ajout d'un demi-scapandre sur le dos du bateau; les trois soupapes d'aération, système jugé "ingénieux et susceptible d'une heureuse application"; et enfin les ailerons horizontaux, "au rôle sans doute essentiel dans les destinées futures de la navigation sous-marine". En dépit de ces dispositifs originaux, la commission considère que le sous-marin de Jean Conseil n'est adapté ni au sauvetage ni à la guerre et renonce à de nouveaux essais. Ce qui ne l'empêche pas de souligner que cet engin "témoigne de la part du sieur Conseil d'une intelligence peu commune et d'une rare persévérance dans son dévouement à une idée toute philanthropique".

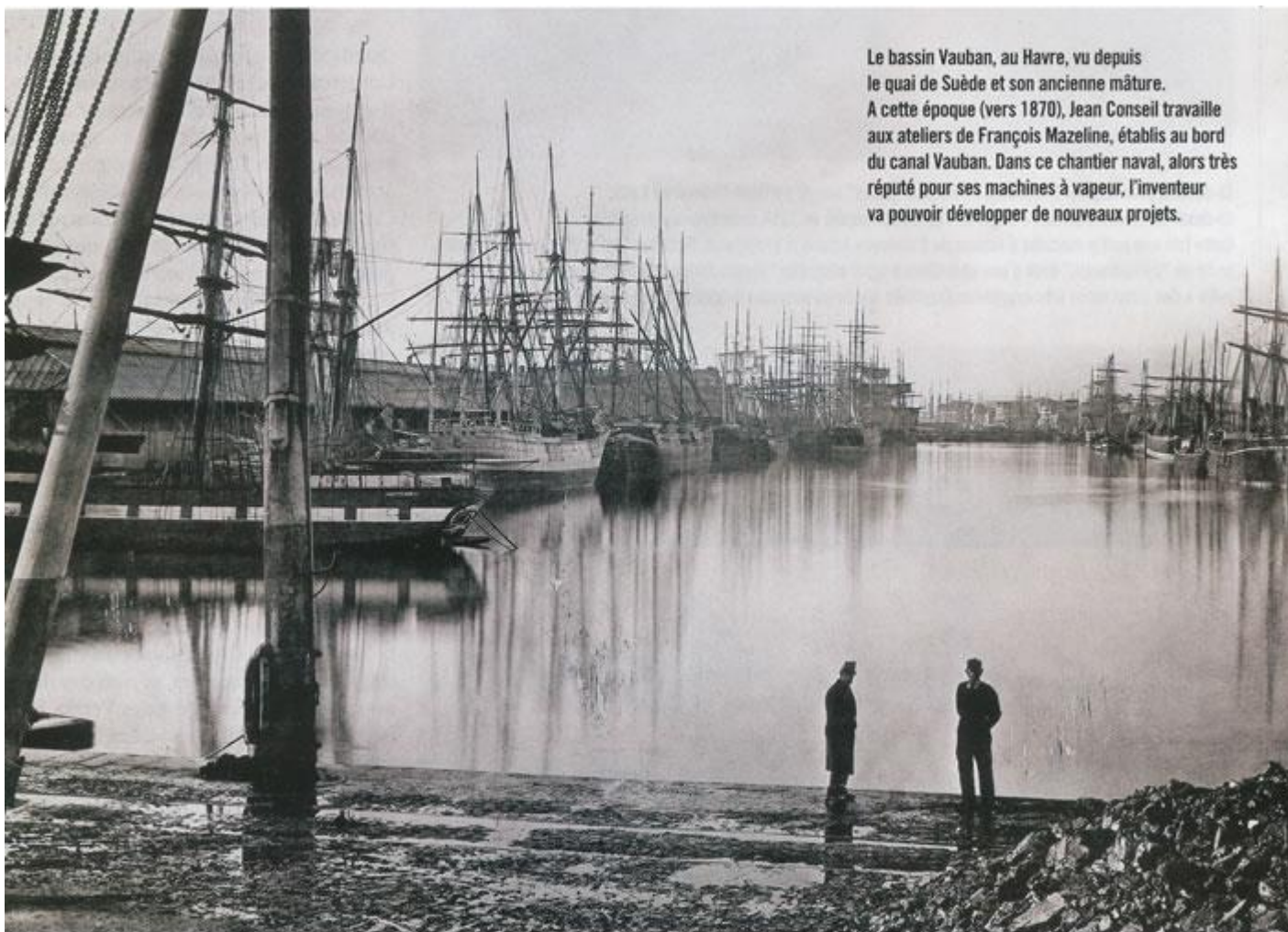
L'inventeur autodidacte se fait doubler par un ingénieur polytechnicien

Manifestement, le temps a joué contre l'inventeur tréportais, car les ingénieurs et les techniciens des arsenaux se sont eux aussi investis dans cette recherche. C'est ainsi que le capitaine de vaisseau Bourgois, membre de la commission chargée d'examiner l'engin de Conseil, avait déjà adressé l'année précédente au ministre de la Marine un mémoire sur la construction d'un bateau sous-marin destiné à la défense des côtes. Et, le 11 février 1859, l'amiral Hamelin avait invité les ingénieurs des arsenaux à lui soumettre différents projets d'exécution. Trois mois plus tard, quand Jean Conseil présentait son engin, les jeux étaient sans doute déjà faits. Le 24 janvier 1860, c'est le projet du polytechnicien toulonnais Charles Brun qui sera retenu. Il aboutira à la conception du Plongeur, premier submersible de la Marine, lancé le 16 avril 1863 à Rochefort.

Malgré la décision de la commission, Jean Conseil ne désarme pas et presse le ministre de la Marine d'ordonner une nouvelle démonstration au Havre pour "faire examiner à la mer [son] bateau sous-marin dans le plus bref délai possible". L'inventeur se rend dans ce port avec son équipage, dans l'attente d'un ultime examen. Mais le ministère n'accède pas à sa requête et se contente de le dédommager de ses frais en lui allouant une indemnité de 200 francs.

Son submersible semble pourtant recevoir un accueil favorable au Havre. M. Leleidier, ingénieur en construction navale aux Ateliers Mazeline, rédige un mémoire dans lequel il affirme que l'engin "paraît réunir tous les avantages annoncés par [son inventeur] au point de vue du sauvetage des personnes et que sous ce rapport il est destiné à rendre les plus grands services à l'humanité". De même, M. Dacheux, chevalier de la Légion d'honneur connu pour ses nombreux sauvetages, accorde "son entière confiance" à l'appareil et se propose "de sortir du port du Havre à son bord par n'importe quel gros temps".

Affirmant ainsi sa place dans le milieu maritime havrais, Jean Conseil se fait bientôt embaucher aux Ateliers Mazeline. Dans ce chantier naval performant, il pense enfin trouver les conditions industrielles requises pour mener à bien ses projets. C'est ainsi que, le 23 mai 1862, il adresse au marquis de Chasseloup-Laubat, ministre de la Marine, le plan d'un nouveau bateau de sauvetage sous-marin plus grand que les précédents. L'appareil jauge 6 tonneaux, mesure 12 mètres de longueur, 2 mètres de largeur et 2,33 mètres de hauteur ; il peut atteindre une vitesse de 6 noeuds en plongée. Cet engin présente peu de différences avec son prédécesseur et le mémoire explicatif ne donne aucune information sur la force motrice qui lui est appliquée. On apprend seulement, grâce au rapport du conseil des travaux de la Marine, que l'arbre d'hélice est commandé par une petite turbine à eau disposée à l'intérieur du bateau. Quoi qu'il en soit, la Marine rejette une nouvelle fois ce prototype.

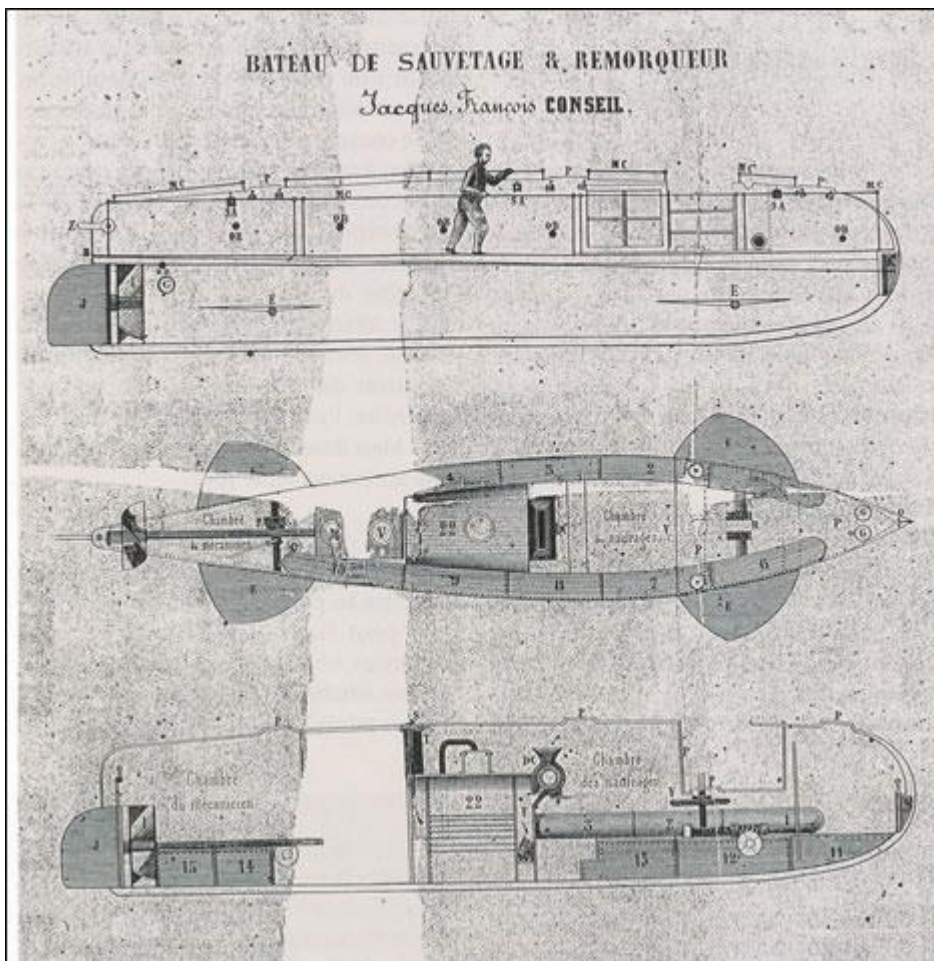


Le bassin Vauban, au Havre, vu depuis le quai de Suède et son ancienne mâture. A cette époque (vers 1870), Jean Conseil travaille aux ateliers de François Mazeline, établis au bord du canal Vauban. Dans ce chantier naval, alors très réputé pour ses machines à vapeur, l'inventeur va pouvoir développer de nouveaux projets.

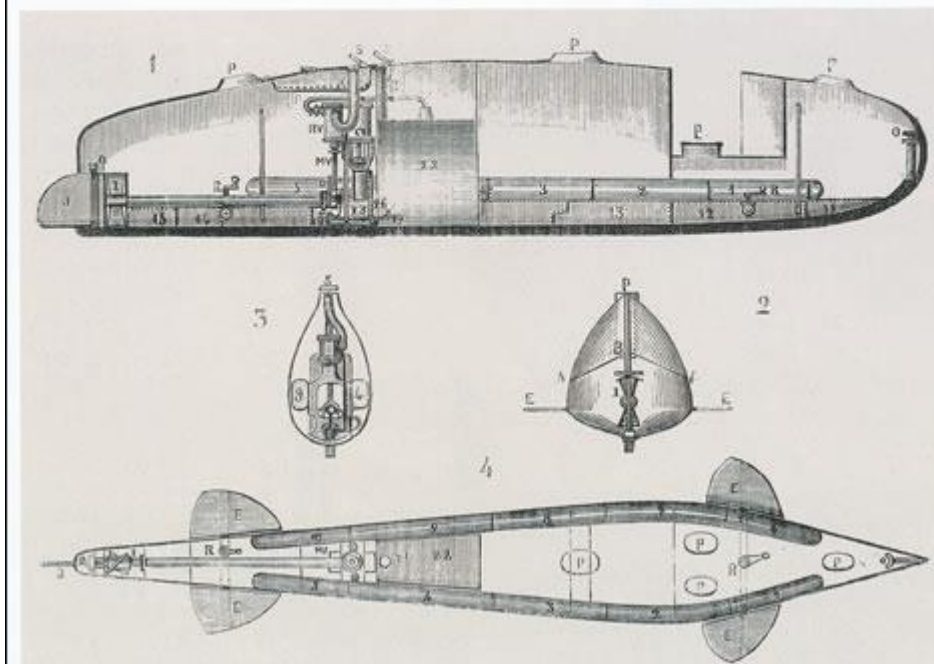
Une machine à vapeur dans le ventre d'un bateau-pilote semi-submersible

Un an plus tard, l'inventeur revient à la charge avec un quatrième sous-marin. L'engin est en tout point semblable au précédent, à ceci près que sa propulsion est assurée par une petite machine à vapeur de 6 chevaux susceptible d'assurer une vitesse de 9 noeuds. "Il peut y avoir là une amélioration, reconnaît la commission qui statue sur le projet le 23 octobre 1863, mais elle ne paraît pas devoir modifier l'opinion défavorable émise deux fois par le conseil des travaux sur la valeur intrinsèque du système."

En l'occurrence, il semble que Jean Conseil n'ait pas eu cette fois l'ambition de concevoir un engin purement submersible. Dans son mémoire, il précise en effet qu'il s'agit d'un "bateau-pilote" susceptible d'être utilisé dans des opérations de sauvetage ou de remorquage. Ce canot peut d'ailleurs établir une voile sur un mât métallique, qui pourrait, le cas échéant, être également utilisé comme mât de charge. Enfin, la propulsion à vapeur pose la difficile question de la consommation d'oxygène et de la régénération de l'air vicié en milieu confiné. A l'évidence, ce prototype s'éloigne du concept strict d'un sous-marin. Avant de soumettre ce projet à la Marine, Jean Conseil avait exprimé son intention de créer une société pour le construire, l'exploiter et former son équipage. Mais il ne semble pas que cette entreprise ait jamais vu le jour.



Ci-dessus, plan original (retouché) du bateau "pilote" conçu par Jean Conseil en 1863.
 Ci-dessous, dessin d'un autre engin de l'inventeur, publié en 1864 dans *Science pour tous*.
 Cette fois une petite machine à vapeur de 6 chevaux assure la propulsion. Mais dès 1857, le Dr Payerne avait testé un "pyrhydrostat" doté d'une chaudière à foyer clos, dite "pyrotechnique", fonctionnant avec du coke mêlé à des substances très oxygénées (azote de soude ou potasse) destinées à "remplacer le courant d'air".



bateau au déferlement des lames, l'habitacle où les hommes peuvent se tenir à l'abri des coups de mer, la propulsion mécanique assurant une marche régulière et suffisante, sont autant de solutions aux difficultés qu'il a si souvent éprouvées en tant que sauveteur.

Après un dernier projet daté 1865, Jean Conseil abandonne définitivement l'idée de mettre au point un engin de sauvetage. Il est peut-être alors découragé par ses nombreux revers, et plus sûrement bridé par une situation financière difficile. Son "bateau-pilote" a pourtant fait l'objet d'un article très flatteur dans la revue *Science pour tous*, et quarante capitaines lui ont accordé leur confiance, qui signaient, le 24 mars 1865, un manifeste dans lequel ils déclaraient : "Avec ce bateau nos sauveteurs iront sans danger et toujours avec succès au secours de ceux qui disputent en vain leur vie à la colère des vagues."

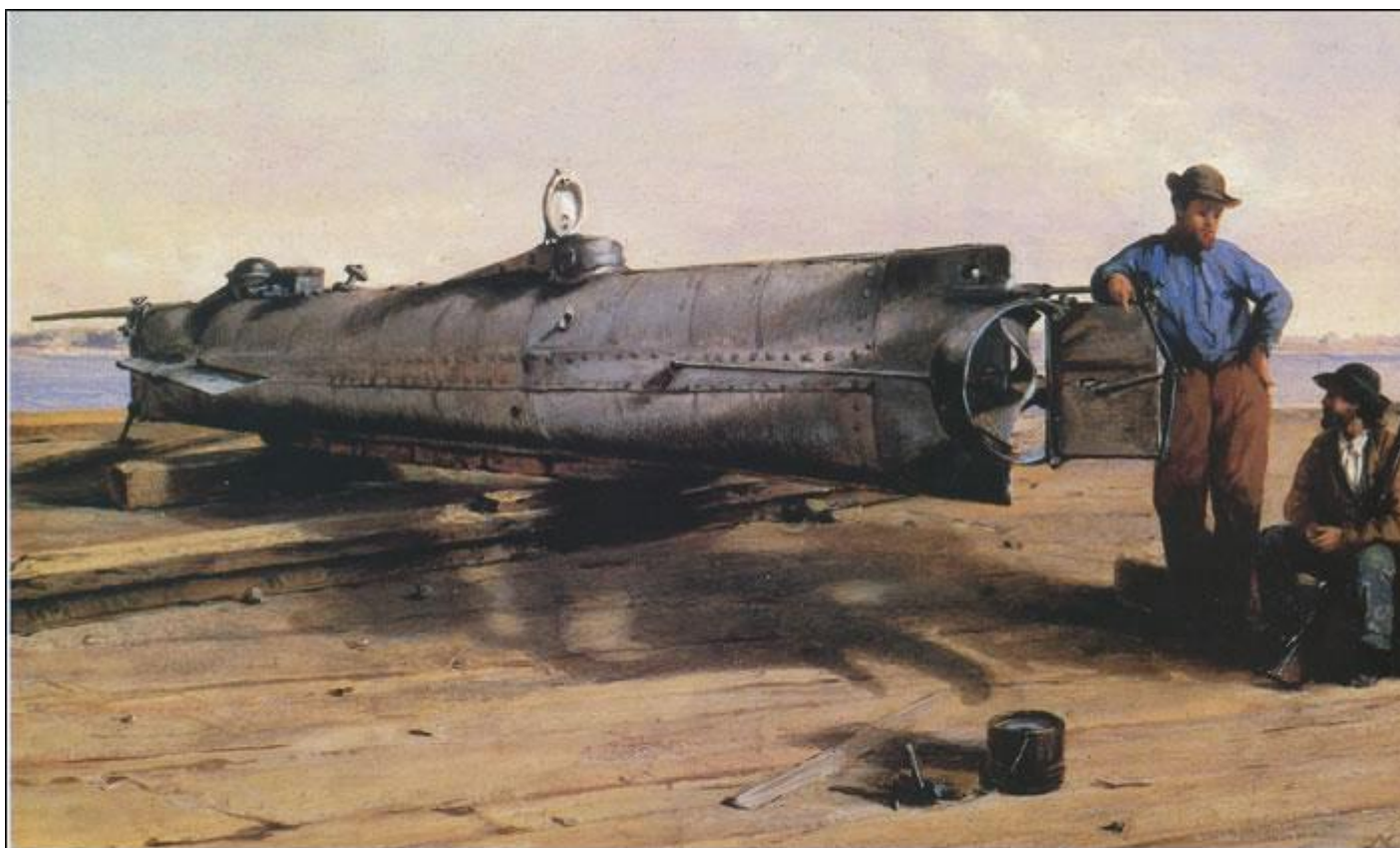
En cherchant à mettre au point un sous-marin de sauvetage, Jean Conseil a en fait perfectionné le concept du canot "tous temps". La carène effilée, la capacité d'immersion soustrayant le

Jules Verne en fait l'un des personnages secondaires de 20 000 Lieues sous les mers

Quelle est la contribution réelle de Jean Conseil à la recherche sur les sous-marins? Il est sans conteste le premier à avoir adopté des "gouvernails horizontaux" avant, dont les "barres de plongée" de nos actuels sous-marins sont les descendants. Cet apport a été souligné à maintes reprises par les différentes commissions qui se sont penchées sur ses bateaux. Et le principe de ces ailerons avant orientables sera repris par les contemporains de l'inventeur. Ils équipent par exemple le torpilleur sous-marin de 9 mètres H.L. Hunley lancé en juillet 1863 pour la marine confédérée. Cet engin, mû par une hélice à vilebrequin actionnée par huit hommes, était l'un des modèles de "David", torpilleurs semi-sous-marins opposés aux cuirassés "Goliath" des Yankees lors de la guerre de Sécession (1861-1865).

A défaut d'a

voir convaincu les experts de la Marine, Jean Conseil aura au moins su intéresser un romancier, et non des moindres puisqu'il s'agit de Jules Verne. Il est très vraisemblable que les deux hommes se sont rencontrés au Havre, où l'inventeur réside à partir de 1859 et où l'écrivain fait souvent relâche quand il navigue à bord de son yacht. Jules Verne descend alors à l'hôtel Frascati, et c'est sans doute dans cet établissement que Jean Conseil va l'entretenir de ses mésaventures. Ce dernier aurait en outre conservé précieusement les courriers reçus de l'homme de lettres ; malheureusement, cette correspondance aurait été détruite peu après sa mort.



Le torpilleur sous-marin confédéré *H.L. Hunley*, peint par Conrad Wise Chapman en 1863. Cet engin est le premier sous-marin au monde à avoir coulé un navire ennemi. Conçus à la hâte pour contrer les cuirassés yankees "Goliath", ces sous-marins appelés "David" étaient mus par huit hommes attelés au vilebrequin de l'hélice. Il est possible que les gouvernails horizontaux que l'on observe sur le nez de l'appareil aient été inspirés par ceux de Jean Conseil.

Il reste néanmoins un indice permettant de penser que Jules Verne avait de la sympathie pour l'inventeur du sous-marin de sauvetage. Il se niche dans 20000 lieues sous les mers, le roman rédigé en 1868 et 1869. Rappelez-vous, suite à un abordage avec la frégate Abraham Lincoln, le capitaine Nemo recueille à son bord le harponneur canadien Ned Land,

le professeur Aronnax, et le fidèle domestique de ce dernier, appelé... Conseil ! Sans doute est-ce là l'un de ces clin d'oeil dont le romancier aimait parsemer ses œuvres. De là à affirmer que le Nautilus est directement inspiré des submersibles du Tréportais, il y a un grand pas qu'on se gardera de franchir. Jules Verne s'est, sans nul doute, inspiré des appareils de Jean Conseil, mais il a aussi puisé de nombreuses idées dans les autres sous-marins de son temps, comme celui du docteur Payerne, celui de l'Allemand Bauer, et le Plongeur de l'ingénieur Brun.



Jean Conseil semble avoir plusieurs fois rencontré Jules Verne au Havre. Peut-être même lui a-t-il inspiré quelques pages de *20 000 lieues sous les mers*. Toujours est-il que, dans ce roman, le capitaine Némó (ci-contre) recueille un professeur dont le domestique s'appelle... Conseil.

Misérable et oublié de tous, l'inventeur autodidacte s'éteint le samedi 10 octobre 1885, à l'âge de soixante-dix ans, dans un asile pour vieillards sis rue

Foubert, au Havre. Pour modeste qu'elle soit, sa contribution à l'amélioration des submersibles n'en est pas moins réelle, comme le soulignera l'historien local Gaston Genaille, qui écrit en 1944: "C'est pour Le Tréport une gloire d'avoir eu parmi ses enfants un homme dont les recherches, si elles ne furent pas parmi les premières, ont certainement [...] éclairé d'autres savants qui s'attachèrent par la suite à la solution du problème de la navigation sous-marine." Quoi qu'il en soit, Jean Conseil restera surtout dans les mémoires comme un grand philanthrope. "Je n'ai jamais cherché

la fortune, affirmait-il, et ma seule ambition a toujours été de venir en aide à mes semblables."

Bibliographie: Maurice Delpuech, *La Navigation sous-marine à travers les siècles*, Juven, Paris, 1902. Abbé Anthiaume, *Le Sauvetage maritime au Havre pendant le XIXe siècle*, Librairie Ernest Dumont, Paris, 1927. Jean-Jacques Antier, *Histoire mondiale du sous-marin*, Robert Laffont, Paris, 1968. Henri Le Masson, *Les Sous-marins français*, édition de la Cité, Paris, 1980. Jean-Paul Bonami, *Docteur Payerne, pionnier de l'aventure sous-marine*, éditions Romillat, Paris, 2001.

CHASSE-MARÉE 167 • 63

Inséré 27/09/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 27/10/23

Shipowners urged to do more for the psychological wellbeing of seafarers

Threats to seafarer health: exposure to traumatic events, fatigue, discrimination, as well as lack of exercise and poor eating habits can all create potentially 'significant psychological burdens' upon seafarers, according to the study reported in the *International Maritime Health journal*.

Maritime medical experts have urged shipowners to do more to care for the psychological wellbeing of crew members after a study found that more than one-third of seafarers have experienced traumatic incidents onboard their ships. Andrew Linington reports

Research conducted among 115 Polish seafarers found that 36% had witnessed a traumatic event during their career and a similar number reported having frequent nightmares or 'intrusive thoughts' – both symptoms of post-traumatic stress disorder. The study – carried out by the Institute of Maritime and Tropical Medicine in Gdynia and the Medical University of Gdansk – was based on an analysis of key health indicators and harmful psychosocial factors in the work of seafarers, as well as an examination of their strategies for coping with stress.

Researchers found that 70% of the seafarers worked more than 55 hours a week and 45% get less than seven hours of sleep a day while at sea, compared with only 20% while ashore. The study – reported in the latest issue of the International Maritime Health journal – also found 'a positive relationship between exposure to a traumatic event and nightmares and intrusive thoughts, as well as between shorter sleep at home and exposure to a traumatic event'.

Fewer than half the seafarers exercise to the level recommended by the European Society of Cardiology – five times a week for a minimum of 30 minutes – while at sea; and around a half fail to eat the recommended amounts of fish and dairy products.

Around 13% of the surveyed seafarers said they had experienced discrimination at least once during their career – either on the grounds of age, gender or race. Researchers said such harmful psychosocial factors create 'significant psychological burdens' upon seafarers – which may pose a direct threat to their health and safety and may be linked to evidence of high suicide rates. The high rates of shift work and night work among seafarers may also result in 'occupational burnout', the report adds. Researchers suggested the Maritime Labour Convention should be beefed up to ensure that shipowners provide free internet connectivity, noting that this would reduce the isolation seafarers experience and improve their quality of life onboard.

The medical experts said shipowners need to introduce a number of measures to reduce these risks, including planning voyages and port calls to minimise the need for night work and working weeks over 55 hours.

'It would also be beneficial to organise the work in such a way that the shifts lasted 12 instead of six hours where possible – for example during often multi-day stopovers in the roadstead,' the report adds. Researchers suggested the Maritime Labour Convention should be beefed up to ensure that shipowners provide free internet connectivity, noting that this would reduce the isolation seafarers experience and improve their quality of life onboard. 'Due to the frequency of occurrences that may cause PTSD, it seems reasonable to introduce an obligation for the shipowner to provide psychological or religious assistance to the crew (depending on the crew's needs and the cultural context) after a trauma, sudden death or a serious accident on board, in order to reduce the risk of psychological or psychiatric complications,' the report adds. 'Alternatively, we can consider training for the crew about coping mechanisms and strategies for stressful situations and training in interpersonal communication to reduce the stress level.'

Inséré 28/09/23 DOSSIER Enlevé 28/10/23

Wind propulsion: opportunities and new risks

Gard was founded in 1907 by shipowners who were unwilling to expose themselves,

through a mutual insurance arrangement, to the perceived new risks of steam propulsion. Now the wheel is turning full circle and increasingly shipowners are looking to retrofit or buy newbuilds incorporating wind propulsion technology. But what risks might that new equipment pose, and how will marine insurers react to them? Shipowners are operating under a host of regulations and market pressures to reduce CO2 emissions. There is the IMO target of a 50% reduction in total CO2 emissions by 2050 as compared to 2008, which may be amended to net zero at the forthcoming MEPC 80. On 1 January 2023, the Carbon Intensity Indicator came into force. It will rank vessels from A-E, based on the carbon intensity of their operations. Negotiations at IMO-level to introduce a carbon-based fuel levy are progressing. From 1 January 2024, vessels calling in Europe will need to purchase carbon credits under the EU ETS scheme. More generally, there is increasing pressure from companies to reduce their Scope 3 emissions, including those from transportation.

Aside from the promise of alternative fuels in the future, there are a range of efficiency measures that can be implemented right now. These include rerating of engines, air lubrication, more frequent hull cleaning, fitting redesigned propellers and wind propulsion. It is only wind propulsion that offers an entirely new and carbon-free form of propulsion once installed on the vessel. In their Maritime Decarbonisation Strategy 2022, the Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping identified wind propulsion as a key part of the decarbonisation of the global fleet, with a potential overall 'efficiency gain' of 1-8% per ship. Efficiency gains are from sail systems that augment ships using carbon-based fuels. Gard's member Wallenius Wilhelmsen has gone much further in its Orcele Wind project. The project aims to develop a wind-powered car and truck carrier by 2027, with up to 90% reduced emissions on a single voyage compared to today's most efficient vessels.

Types of sail systems

There are three principal types of wind propulsion technology: the Flettner rotor, the kite sail and the vertical deck-mounted sail, of which the wing sail is probably the most well-known.

The Flettner rotor is a large cylinder mounted vertically and mechanically rotated around its axis, creating thrust through the so-called Magnus Effect. The technology was invented in the 1920s but has had limited use since then. More recently interest has revived. An example is the bulk carrier **Afros** (2018-built, 64,000 dwt), delivered as a newbuild with four moveable rotors fitted by Anemoui Marine Technologies. These showed a 12.5% fuel savings on a return voyage between Nantong and Vancouver. Rotors fitted by Norsepower to a variety of different ship types, have shown fuel consumption savings of 5-20%.

Kite sails involve tethering a large kite to the bow of a vessel, similar in design to those used by kiteboarders. An early prototype was the MS Onego Duesto (2007-built, 9,831 dwt), equipped with a 160m² kite. It showed average fuel saving of 5%, increasing to 10-12% on North Atlantic and North Pacific routes. This year, testing of a 500m² kite began on the Airbus chartered, Louis Dreyfus Armateurs operated RORO vessel Ville de Bordeaux (2004-built, 5,200 dwt) on its monthly transatlantic route. Wing sails are solid aeroplane-like wings, mounted vertically and trimmed depending upon the wind direction. High oil prices in the early 1980s sparked interest in this technology but never adopted beyond prototypes. It is now being actively developed. One such company is BAR Technologies, a UK-based spin-out of the British Americas Cup Team run by Ben Ainslie. The company and Yara Marine Technologies are working with MC Shipping and their charterer, Cargill, and with Berge Bulk to instal wing sails on their respective bulk carriers, the **Pyxis Ocean** (2017-built, 80,962 dwt) and the **Berge Olympus** (2018-built, 210,000 dwt). BAR Technologies anticipates a daily fuel saving of approximately 1.5 mt per wing sail.

Although the equipment has a high degree of automation, alongside the physical fitting of the new equipment the master and crew will require additional training on the navigational software to optimise efficient sailing, and on the safe operation of the systems installed.

What does this new technology mean from a marine insurer's perspective?

For H&M insurance, the installed equipment will be considered part of the vessel's equipment. H&M and loss of hire insurers will be concerned with the loss or damage of equipment, and consequential damage to other parts of the vessel. The specialist nature of the repairs and the scarcity of spare parts will likely lead to higher value claims and longer repair periods. To mitigate against extended periods of repair, shipowners may look to take out extended loss of hire insurance, as they did with early exhaust gas cleaning systems. Likewise, shipowners may consider cyber insurance for the risks associated with the software-dependent operation of the equipment.

From a P&I perspective, the equipment may affect the risk of collision with other vessels and port infrastructure, or injury to crew during its operation.

Ordinarily, insurers rely heavily on classification societies and flag state inspection regimes to assess the risks associated with the build quality and the standard of maintenance of vessels they cover, only surveying only a sample of vessels. Mandatory class approval is only required for the fastening of wind propulsion equipment to the vessel's hull, but the assured can request voluntary class approval for the equipment itself. There is already some general guidance, such as Bureau Veritas's NR206 Wind Propulsion Systems notation. The more widespread deployment of Flettner rotors means there is specialist guidance; for example, Lloyd's Register has specific Guidance Notes for Flettner Rotor Approval (2015).

But real-world experience of fitting wind propulsion equipment to large merchant vessels is still limited. Until more operational experience and claims data becomes available and class societies have developed more detailed requirements and guidelines, marine insurers will need to be more hands-on in assessing the risks. This will mean engaging with manufacturers of the equipment at the design and testing stages and assessing the training received by crews in the operation of the equipment and how to respond if problems occur.

The role of insurers in supporting the green transition

Whilst marine insurers may be cautious about embracing these new risks, the reality facing shipping is that wind offers an inexhaustible carbon-free means of propulsion. It is inevitable that shipowners will increasingly adopt this technology to reduce their carbon emissions. Gard, through P&I, H&M and other covers, will continue to support our members and clients as they navigate the green transition. Adding wind propulsion to the mix of decarbonization strategies makes sense for all.

This is an update to an article by the authors originally published by The Marine Insurer. Source: Gard

Inséré 29/09/23 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 29/10/23

Euronav breidt vloot uit met nieuwe supertanker, tweede in optie



De VLCC 'Diodorus' van Euronav op de Westerschelde

De Antwerpse tankerredery Euronav zet verder in op de verjonging van zijn vloot en kocht een nieuwe – nog te bouwen – VLCC (very large crude carrier) aan. Een tweede reuzentanker staat onder optie.

De opname van de nieuwe supertankers laat de Belgische redery toe om de vloot verder te verjongen. Het VLCC-nieuwbouwcontract is inclusief de optie voor een tweede nieuwbouw-VLCC die in de komende twee maanden gelicht kan worden. Dat meldt Euronav in een persbericht.

Goede deal

De aankoop zal 112,2 miljoen dollar bedragen en gebeurt volgens de carrier "met zeer gunstige betalingsvoorwaarden en -schema". Het nieuwbouwschip wordt naar verwachting in het derde kwartaal van 2026 opgeleverd. Meer informatie deelde Euronav niet.

Verjonging en vergroening

Euronav is al geruime tijd bezig aan een vlootverjonging. Op 30 mei 2023 hield Euronav een naamgevingceremonie voor twee nieuwbouwschepen, de VLCC 'Clovis' en Suezmax 'Brugge'. De VLCC 'Clovis' werd al opgeleverd op 30 mei 2023 en de Suezmax 'Brugge' vervoegde de vloot op 11 juli 2023. Dat volgde op de oplevering van de VLCC 'Camus' en VLCC 'Cassius' op respectievelijk 28 februari en 11 januari.

Naast de VLCC 'Clovis' en de Suezmax 'Brugge', gaan ook dit jaar nog de Suezmax-schepen 'Brest' en 'Bristol' te water.

'VLCC Nautica'

Op 10 maart 2023 kondigde Euronav aan dat het een overeenkomst had ondertekend met de Verenigde Naties voor de verkoop van een VLCC in het kader van een bredere bergingsoperatie voor de 'FSO Safer' in Yemen. De 'VLCC Nautica' (2008 – 307.284 dwt) werd verkocht en op 17 juli 2023 schuldvrij geleverd aan zijn nieuwe eigenaar.

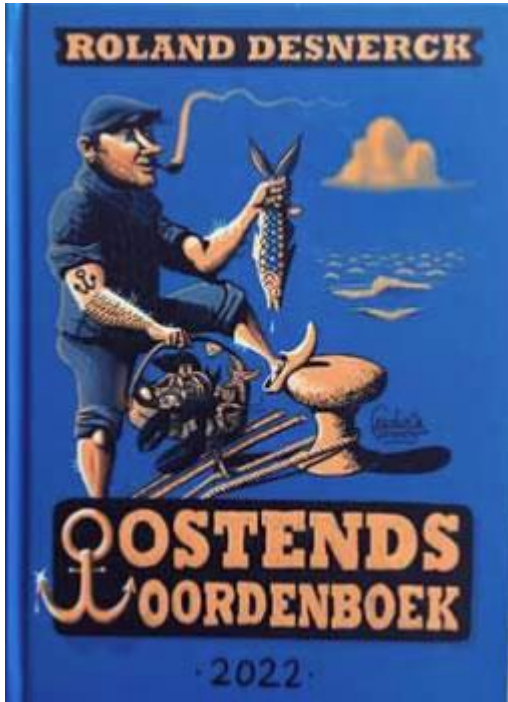
Schatkist

De schatkist van Euronav wordt behoorlijk gespekt. Dankzij de enorme vraag naar ruwe olie en de volatiele vrachttarieven op zeer winstgevende niveaus, rijfde Euronav in het tweede kwartaal van 2023 een nettowinst van maar liefst 161,8 miljoen dollar binnen. Het betrof de sterkste operationele prestatie ooit in een tweede kwartaal voor Euronav (buiten de aan covid-gerelateerde piek in 2020, toen drijvende opslag van overtollige olie leidde tot een stijging van de vrachttarieven).

Inséré 29/09/23 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 29/10/23

“Oostends Woordenboek”

BOEKBESPREKING door: Frank NEYTS

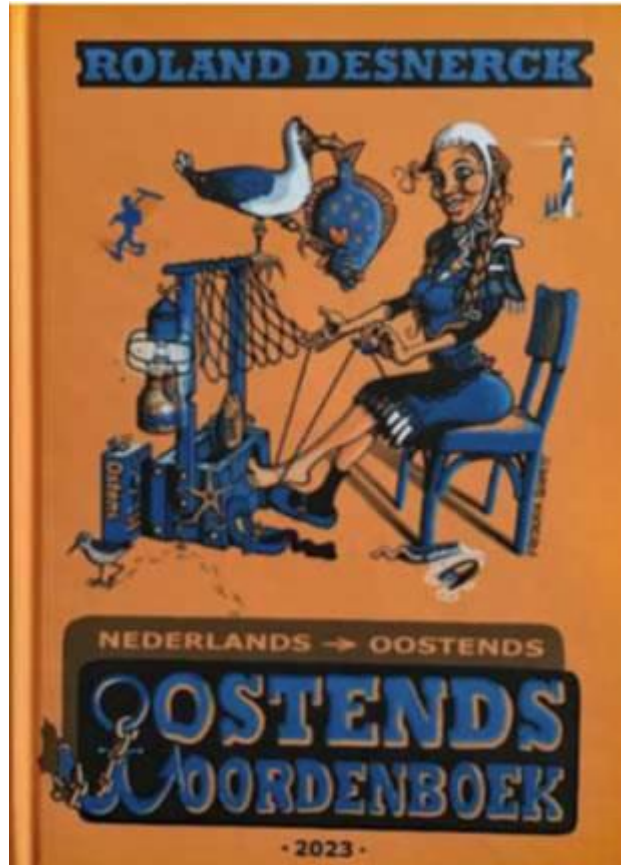


Recent verscheen de vijfde, volledig herwerkte editie van het standaardwerk “**Oostends Woordenboek**”. Roland Desnerck tekende als auteur. Het boek bestaat uit twee boekdelen; “**Oostends Woordenboek. Oostends-Nederlands 2022**” en “**Oostends Woordenboek. Nederlands-Oostends 2023**”.

We spreken in de Lage Landen allemaal één taal; Nederlands. Bij nader toezien kan men deze taal opdelen in het (Noord) Nederlands en Zuid Nederlands of Vlaams. Maar binnen deze groeve opdeling kan men ‘onze’ taal verder opdelen in een breed scala van streektalen (zoals bijvoorbeeld het Fries) en dialecten. Deze laatste vormen de neerslag van regionale en plaatselijke ‘culturen’, en zijn vaak beïnvloed door de plaatselijke economie en door lokale gebruiken. Het “Oostends Woordenboek” toont dit duidelijk aan. De gesproken taal in Oostende toont in belangrijke mate de invloed aan op de plaatselijke

leefgemeenschap van de jarenlange ferryverbinding met het Verenigd Koninkrijk (De lijn Oostende-Dover hield het meer dan 150 jaar vol en Engelse elementen zijn schering en inslag in de Oostendse taal), de aanwezigheid van een zeer grote vissersgemeenschap en de sterke invloed op de plaatselijke gemeenschap van een belangrijke marinebasis. Het “Oostends Woordenboek” is dan ook doorspekt met maritieme woorden en uitdrukkingen.

Roland Desnerck (°1938) is gekend voor verschillende publicaties, zoals het standaardwerk "De Vlaamse Visserij", "Kuiftsje in 't Ostêns", "Oostendse Spookverhalen" en het etymologieboek "Grenzeloos Oostends". Hij begon in 1953 met het verzamelen van ondertussen 30.000 Oostendse woorden, spreekwoorden en zegswijzen voor het Oostends woordenboek dat in de volksmond wel eens 'De Dikke Desnerck' wordt genoemd. De twee boeken dat we hierbij aanbevelen zijn dan ook niet in één nacht geshreven. "De Dubbele Desnerck" dat nu is verschenen is de vijfde en aangevulde editie, het tweede deel vetrekt vanuit een standaardtaal naar een dialect, en dat is uniek! "**Oostends Woordenboek; Oostends-Nederlands 2022**" (ISBN 978 90 8293 8951) werd als hardback uitgeven en tel 751 pagina's. Dit eerste deel kost 50 euro. Het tweede deel, "**Oostends Woordenboek. Nederlands-Oostends 2023**", telt 464 pagina's en kost 40 euro. Bestellen kan rechtstreeks bij de auteur, Roland Desnerck, Rogierlaan 25, B8400 Oostende, België. Tel +32 (0)à 59.23.56.57. De boeken kan men ook kopen in de plaatselijke boekhandels in Oostende.



Inséré 30/09/23 DOSSIER Enlevé 30/10/23

EEC expresses interest in recycling FSO Safer as salvage operation moves forward

by Jasmina Ovcina Mandra

Netherlands-based Elegant Exit Company (EEC), which specializes in the sustainable recycling of veteran ships by converting them into green steel, has voiced interest in recycling FSO SAFER. The rapidly decaying supertanker is at the center of a United Nations-led mission worth over \$100 million to prevent a massive oil spill off Yemen.

"Given our shared objectives, we would like to express our sincere interest in collaborating with the United Nations and take charge of the vessel's recycling process. Leveraging our extensive experience and unwavering dedication to environmental preservation, we are confident in our ability to deliver a comprehensive and innovative recycling solution," EEC said.

"Our team and partners possess the necessary expertise in converting materials into new green steel, ensuring that the entire recycling process adheres to sustainable and eco-friendly practices. By undertaking this endeavor, we aim to set a new benchmark for responsible maritime practices, inspiring others to follow suit."

The Dutch startup said that the Kingdom of Bahrain has pledged its support to EEC for the recycling of vessels, including the FSO Safer. The company added that the process would

be supported by the Arabian Shipbuilding & Repair Yard (ASRY) in Bahrain, which has expressed its readiness to accept the FSO Safer for recycling.

As explained, ASRY stands as the sole facility in the Gulf region with all the necessary licenses and certifications, meeting international standards like the Hong Kong Convention (HKC) and the European Union Ship Recycling Regulation (EU SRR). The process would also enjoy support from Crown Industries, a licensed and certified entity specializing in managing both hazardous and normal waste tasks, and SULB, Bahrain's progressive steel producer that would ensure the production of new steel minimizes the carbon footprint as much as possible.

"We can also rely on the strong support and expertise of Captain Adullah Al Hayyas, the Director of Maritime Transport, UAE Ministry of Energy & Infrastructure. His firsthand experience from the "MAERSK HONAM" case ensures our full compliance with the Basel Convention in ship recycling, whether it takes place in Bahrain or the UAE," EEC said.

Potential consequences

The vessel has been moored about nine kilometers off Yemen's Ras Issa peninsula, where it has been since 1988. FSO SAFER has not been maintained since 2015 because of the conflict in Yemen, and it has decayed to the point where there is an imminent risk it could explode or break apart, which would have disastrous effects on the region.

A potential oil spill from FSO Safer would devastate local fishing communities, risking 200,000 livelihoods as toxic pollutants would be released into the water and the air. The spill would close the ports of Hodeidah and Saleef, crucial for food and supplies to 17 million people. It could reach the African coast, harming coral reefs and marine life. Recovery of fish stocks would take 25 years, compounding economic devastation. Cleanup costs of \$20 billion and disruptions to global trade through the Bab al-Mandab strait would further add to the impact.



Salvage operation

UN Development Programme (UNDP) has contracted the global leading marine salvage company SMIT to ready the SAFER and safely carry out the ship-to-ship transfer of the oil. Dutch offshore services provider Boskalis has been entrusted to carry out a thorough inspection of the vessel and its cargo prior to starting salvage operations to transfer the oil from this tanker to VLCC NAUTICA , bought in March by UNDP from Euronav.

Boskalis' multipurpose vessel NDEAVOR berthed alongside the FSO SAFER in early June, after which SMIT Salvage took gas measurements to assess the presence of toxic gas in and around the vessel. After the ship was declared "safe to access", a number of operational steps were initiated. This included loading of mobile inert gas generators and conducting inspections of the FSO and its deck machinery as well as structural hull assessments. Inspections of the deck machinery and the structural integrity of the hull are underway.

As informed, inert gas generators were transferred from the NNDEAVOR onto the SAFER. The level of oxygen and other flammable gases in each of the oil tank compartments must

be reduced by pumping inert gas into the compartments before the tanks can be declared safe for the ship-to-ship transfer of the oil. «As part of the preparations, the inspection of the manifold on board the FSO has also commenced. In parallel to these activities, a mobile fixed staircase was built to facilitate easy and safe access between the Ndeavor and the Safer. Overall, the first phase of the operation including these inspections and preparing the Safer for the ship-to-ship transfer of the oil are progressing well,” Boskalis said.

Insurance milestone

Meanwhile, UNDP announced today the successful binding of insurance coverage for the mission, a pivotal milestone in enabling the ship-to-ship transfer operation. “Insurance became a critical element of enabling this salvage operation to proceed. Without it, the mission could not go forward. UNDP has been broadening and deepening its work with the global insurance community over recent years. That collaboration is delivering impact in many ways. We are especially grateful to Howden for facilitating this process with the insurance industry on this critical initiative to ensure that coverage has been secured in the most challenging of contexts,” UNDP Administrator Achim Steiner said.

UNDP was able to bind coverage with support from its Insurance and Risk Finance Facility. More than 100 individual underwriters have been involved in the issuance of an exceptionally specialised set of policies covering FSO Safer, the STS operation, and the replacement vessel. Howden, appointed in open tender as UNDP’s broker, packaged, structured, and then syndicated the various risks across thirteen insurers in the Lloyd’s, London and P&I markets. While the FSO SAFER project is a very important, urgent and high-profile example, Jan Kellett, Head of the IRFF, drew attention to the fact that embedding insurance-thinking into development cannot be limited to individual interventions.

Source : offshore-energy.biz
