

---

**Inséré 03/09/16 Historiek Historique Enlevé 03/10/16**

## **Projet de réorganisation de la marine militaire belge en 1855 (partie 2)**

### **III.**

Ce grand point résolu, qu'on nous permette d'entrer dans quelques détails sur la manière dont on pourrait réorganiser notre marine et sur les avantages que tirerait de cette réorganisation le commerce et l'industrie belges.

Les avisos que nous proposons de construire devraient avoir 600 tonneaux de jauge et une force complémentaire d'environ 160 chevaux. Ils marcheraient généralement à la voile et ne se serviraient de la vapeur que dans les cas exceptionnels. De cette manière leur entretien, de même que celui des canonnières, n'exigerait qu'une faible consommation de charbon.

Les avisos étant destinés à prendre la mer en temps de paix devraient avoir 180 hommes d'équipages. Le Duc de Brabant et la Louise-Marie en exigeraient 160, (bien entendu après que le premier de ces navires aurait reçu une artillerie dont il pourrait se servir et que le second eut été transformé en véritable bâtiment de guerre). On devrait donc avoir en tout temps 340 matelots propres à la navigation au long cours. Or, voici comment on pourrait arriver à ce chiffre, sans effort et sans dépense extraordinaire.

Au lieu de confier la garde et la défense des forts du bas Escaut à la troupe de ligne et à l'artillerie de terre, on chargerait de ce soin un corps spécial de mariniers. Ce corps, formé de 6 compagnies de 150 hommes, se recruterait parmi les habitants de la côte et des bords de l'Escaut, les seuls qui puissent résister à la fièvre des polders. On sait que cette maladie exerce tant de ravages dans les détachements de troupes de ligne, établis le long du fleuve, qu'on avait jugé nécessaire, il y a quelques années, de former un bataillon spécial pour la défense des rives de l'Escaut, bataillon supprimé en 1839 pour cause d'économie et dont l'utilité cependant était incontestable. Le bataillon de mariniers que nous proposons d'y substituer (g) rendrait les mêmes services, à un plus haut degré, puisqu'il se composerait d'hommes connaissant les manœuvres de mer et qu'il aurait pour chefs des officiers de marine. Avec de pareils éléments, on défendrait sans doute les passes de l'Escaut mieux qu'on ne pourrait le faire avec des troupes et des officiers de l'armée de terre qui ne connaissent ni les moyens d'action, ni les ressources, ni les manœuvres, ni les règles de la tactique navale.

Afin de soustraire autant que possible les mariniers à l'action des maladies régnantes, on leur donnerait des vêtements chauds et une nourriture fortifiante. L'effectif normal du bataillon serait de 900 hommes, et à la tête de chacune de ses subdivisions se trouverait un capitaine que l'on choisirait de préférence dans le cadre des officiers de la marine. Les six capitaines et le commandant du bataillon seraient seuls permanents. Sous leurs ordres se trouveraient les officiers de la marine non embarqués, du grade d'aspirant et d'enseigne. Quatre compagnies tiendraient garnison dans les forts de l'Escaut, et deux résideraient à

Anvers. Outre ces six compagnies il serait formé une compagnie de «mousses, toujours embarquée sur un vieux navire dont le gouvernement devrait faire l'acquisition et qui, le cas échéant, pourrait servir à obstruer l'une des passes de l'Escaut. Les mousses seraient exercés au matelotage et au canonnage et recevraient une instruction primaire suffisante pour être à même de remplir un jour les fonctions de sous-officiers. Sans cette école il y aurait impossibilité de constituer, dans un temps plus ou moins éloigné, un bon cadre de maistrance. Le vieux navire sur lequel on l'établirait serait gréé en brick ou en trois-mâts; on le mouillerait entre les forts Lillo et Liefkensbeek, où il recevrait journallement une division de mariniers qu'on y exercerait aux manœuvres de mer. On aurait soin aussi d'apprendre aux hommes le maniement des bouches à feu de côte dans les forts ou dans les batteries casematées de l'Escaut (h). Les mariniers seraient embarqués à tour de rôle à bord des 3 avisos, de la Louise-Marie et du Duc de Brabant. En estimant à six mois la durée des voyages et en fixant à huit années le temps de service, chaque matelot serait donc embarqué 5 ou 6 fois avant de recevoir son congé définitif. Les avantages de cette organisation nouvelle sont faciles à établir :

1° Le recrutement des matelots et des cidres de la marine serait en tous temps assuré.

2° Nos bâtiments de guerre ne seraient plus réduits à devoir composer leurs équipages de mousses qui doivent être formés en mer et qui, à peine instruits, s'engagent à bord des bâtiments de commerce où ils sont mieux payés.

3° Les 560 hommes non embarqués satisferaient à tous les besoins imprévus et combleraient facilement les vides qui pourraient se former dans les équipages de la flottille.

4° Cette réserve formerait un corps d'élite qui, par la vigueur et la nature de ses éléments, serait essentiellement propre à la défense des positions de l'Escaut.

5° On ne serait plus obligé d'envoyer, deux fois par an, des soldats d'infanterie et d'artillerie dans les forts, où ils contractent les germes d'une fièvre qui se déclare souvent plusieurs mois après qu'ils ont quitté les rives du fleuve.

6° Les mariniers et les canonnières seraient d'une grande utilité pour venir en aide aux bâtiments en détresse et faire la police de l'Escaut.

7° Les armateurs belges trouveraient dans les miliciens libérés du bataillon de mariniers des éléments précieux et qui chaque jour deviennent plus rares. Ce ne serait pas un des moindres avantages de la nouvelle organisation que nous proposons.

Si cette organisation était admise, le cadre de la marine devrait se composer de :

1 capitaine de vaisseau commandant la station de l'Escaut.

4 capitaines de frégate : 1 pour le brick et 3 pour les avisos. 1 major commandant le bataillon de mariniers.

7 capitaines commandant les compagnies dudit bataillon.

5 lieutenants de vaisseaux de 1<sup>o</sup> classe : 1 commandant la goélette, 1 à bord du brick et 3 à bord des avisos

6 lieutenants de vaisseau de 2<sup>o</sup> classe commandant les canonnières.

27 enseignes : 3 à bord du brick.

9 à bord des avisos.

2 à bord de la goélette.

6 à bord des canonnières.

7 dans les mariniers.

30 aspirants dont 14 servants à tour de rôle dans les mariniers. 11 comptables.

Le personnel et le matériel seraient, pour des raisons de convenance et d'utilité que l'on appréciera parfaitement, placés sous la haute direction du département de la guerre ; le ministre des affaires étrangères n'aurait plus sur la marine qu'une autorité comparable à celle que le ministre de la justice exerce sur la gendarmerie.

L'augmentation de dépense qui résulterait de cet accroissement de personnel ne serait pas considérable, si l'on défalquait du budget de la marine les sommes qu'exige l'entretien des détachements d'infanterie et d'artillerie qui se trouvent actuellement dans les forts du bas Escaut.

Pour ce qui regarde le nouveau matériel à créer, la dépense serait sans doute plus forte ; mais il faut considérer que cette dépense devrait être forcément répartie sur plusieurs exercices.

Nous pensons (d'après des calculs sérieux), qu'il suffirait de voter pendant cinq ans un crédit extraordinaire de 500,000 francs pour avoir, au bout de ce temps, une notifie en rapport avec les besoins de notre défense maritime.

Reculerait-on devant cette allocation relativement peu considérable, alors qu'on a voté tant de millions pour fortifier Anvers du côté de la terre, millions, il faut bien le dire, qui ne donneraient au pays qu'une sécurité incomplète, si on ne mettait pas notre métropole commerciale à l'abri d'une attaque maritime.

Or, quelque juste que soit la réserve qu'impose à nos députés l'intérêt du contribuable, quand il s'agit de voter de nouvelles dépenses, nous ne croyons pas qu'ils puissent reculer devant le complément indispensable de la défense d'Anvers, de cette position importante qui deviendra peut-être un jour le dernier espoir de la nationalité Belge !

Il y a des intérêts si grands, si sacrés que lorsqu'il importe d'y pourvoir toute autre considération doit disparaître. Un peuple qui ne fait que des dépenses utiles est toujours dans la voie des économies intelligentes ; il n'y a de regrettables que les demi-dépenses, lesquelles ne sauve gardent aucun intérêt et ne produisent que des déceptions !

A ce point de vue, les sommes nouvelles que nous proposons d'inscrire au budget seraient moins onéreuses, dans l'acceptation véritable du mot que ne le sont les allocations insuffisantes votées depuis quelques années pour les besoins de notre prétendue marine de guerre.

#### IV

Nous avons, dans ce qui précède envisagé la question de la marine au point de vue exclusif des intérêts militaires. Ce sont en effet les plus importants à considérer dans les circonstances actuelles, mais non pas cependant les seuls qui méritent de fixer notre attention.

Au point de vue du commerce, par exemple, l'accroissement de la marine offrirait des avantages considérables sur lesquels il importe d'insister bien que relativement à la défense du pays ils soient d'un ordre secondaire.

Il nous suffira d'indiquer quelques uns de ces avantages, pour mettre le lecteur sur la voie des autres.

Dans les pays transatlantiques qui ont un gouvernement régulier et un certain degré de civilisation, la marine pourrait, en montrant avec honneur son pavillon, donner aux indigènes une idée avantageuse de la Belgique. Elle appellerait l'attention de la partie active et entreprenante de la population sur nos produits manufacturés et l'aiderait à former des relations plus sûres et plus étendues avec nos commerçants et nos industriels. Elle donnerait aussi à nos agents diplomatiques et consulaires le prestige qui leur manque dans bien des occasions et leur viendrait en aide pour conclure des traités de commerce avantageux. Nous sommes persuadés que la plupart de ces agents reconnaissent la nécessité d'un tel concours et que mainte fois déjà ils ont été dans le cas de le réclamer. Le gouvernement lui-même vient d'en fournir une preuve en publiant la correspondance échangée entre notre consul et les autorités guatémaliennes à propos d'un récent démêlé. Dans les petits États de l'Amérique centrale et dans quelques républiques de l'Amérique

du Sud , la marine pourrait rendre des services encore plus utiles. Là, où, les révolutions se succèdent pour ainsi dire sans interruption, où rien n'est assuré, où les négociants voient leurs marchandises et celles qu'ils ont en dépôt courir à chaque instant les risques d'un pillage ou d'une contribution forcée, il est essentiel en effet que les agents consulaires jouissent d'une influence et d'une autorité sérieuses. Or, c'est en vain qu'ils chercheraient à gagner cette influence et cette autorité s'ils n'avaient pas le moyen d'appuyer leurs protestations par la menace d'une répression énergique. On fait en général peu de cas de ceux qui n'ont que des notes ou des communications verbales à mettre dans la balance. Par contre il suffit quelquefois de la présence d'un seul canon pour obtenir justice des violations qui se commettent dans les contrées à demi barbares du nouveau monde. Les marins qui ont visité ces parages attestent que dans plus d'une circonstance de petites corvettes et même de simples bricks ont suffi pour y bloquer des rivières et des ports de commerce.

Les avisos à vapeur que nous proposons de construire offriraient donc une protection sérieuse à nos agents et aux intérêts qu'ils sont chargés de défendre. Ces bâtiments, quelque peu nombreux qu'ils fussent, n'auraient point à redouter les navires à voiles si lourds et si mal équipés qui constituent la force navale des petits États transatlantiques.

Remarquons aussi que nos agents sont souvent des négociants indigènes qui n'ont aucune idée de nos ressources et de nos produits, qui sont entièrement absorbés par le soin de leurs propres affaires et qui par suite nous renseignent fort mal sur les relations que nous pourrions établir dans leur pays et sur les facilités que notre navigation serait susceptible d'y trouver. Cette tâche évidemment serait mieux et plus consciencieusement remplie par les commandants de nos navires de guerre, que par des étrangers qui ne connaissent notre pays que pour l'avoir vu sur une mappemonde.

Il est d'autres parages encore où la marine pourrait rendre de signalés services ; ce sont ceux qui n'ont ni civilisation, ni autorité bien assise, où les populations sont toujours en guerre l'une contre l'autre et où la force seule a le pouvoir de se faire respecter. Les États de la côte d'Afrique sont presque tous dans cette catégorie.

Il suffirait, pour leur imposer, d'y envoyer à tour de rôle nos bâtiments à vapeur qui seraient essentiellement propres à naviguer dans les calmes, à vaincre les courants et à remonter les rivières à de grandes distances. On devrait seulement s'astreindre à ne pas leur montrer chaque année le même navire, car l'expérience a fait ressortir les inconvénients de ce mode de protection. Habités à voir reparaitre à des intervalles réguliers cette éternelle Louise-Marie, les nègres du Rio Nunez ont fini par se former une si mince opinion de notre puissance qu'elle ne leur donne plus aucun souci. Autre chose serait s'ils voyaient arriver à des époques irrégulières des bâtiments de force et de nature différentes; alors sans doute on parviendrait à leur inspirer cette crainte salutaire sans laquelle aucun établissement européen n'est possible dans cette partie de l'Afrique.

Nous ferons observer d'ailleurs que sur toutes les côtes habitées par des sauvages où le commerce est libre, nos produits industriels, armes, poudre, coton, et en général tous les objets de manufacture pourraient trouver des débouchés avantageux et soutenir la concurrence avec les produits français et anglais. Il suffirait, pour obtenir ce résultat, de guider le commerce en lui procurant la statistique des opérations qu'y font les autres États et de protéger ses marchandises à l'aide d'une force militaire sérieuse. Ici encore la marine interviendrait d'une manière efficace. Elle protégerait les comptoirs commerciaux, les dépôts de marchandises et même la fortune des particuliers contre les agressions des indigènes. Elle soutiendrait les agents en résidence ou ceux qu'on y envoie temporairement et chercherait d'accord avec eux, à éclairer le gouvernement sur les moyens à employer pour étendre nos rapports commerciaux et intervenir jusqu'à un certain point dans les réclamations des négociants belges établis sur les lieux.

Les navires de guerre des nations amies nous ont parfois accordé cette protection. Il serait néanmoins absurde de compter sur leur appui comme sur une ressource régulière ; car en supposant même que les nations dont il s'agit continuassent à nous traiter avec tant de générosité, il arriverait souvent que leurs navires ne se trouveraient pas sur les lieux au moment opportun, ou qu'ils ne pourraient s'y rendre à notre demande, ou qu'ils refuseraient de le faire si nous ne payons pas de réciprocité. D'ailleurs les étrangers, quels qu'ils soient, se garderont bien de pousser à l'extension de nos affaires commerciales. Si nous voulons gagner du terrain sous ce rapport , nous devons agir par nous-mêmes, avec ensemble et vigueur.

Il est un autre point sur lequel nous avons déjà attiré les regards du lecteur et qui mérite une attention spéciale : c'est l'avantage que retirerait la marine marchande belge de l'extension de nos équipages de guerre, et de la création d'une compagnie de mousses. Elle recevrait en effet chaque année, à l'expiration des termes de service des mariners, une centaine de matelots disciplinés et formés à bonne école. Or, nous ne craignons pas d'être démentis en affirmant que la pénurie de ces hommes est telle, qu'elle entrave le commerce et lui inspire de sérieuses craintes pour l'avenir. Avant les réductions opérées en 1848, notre marine, si insignifiante qu'elle fût, lui donnait encore un certain nombre de bons sujets ; mais depuis la suppression de ses canonnières et le licenciement de sa maistrance, elle a été dans l'impossibilité d'en fournir, n'en ayant plus assez pour son propre usage. Par la nouvelle organisation que nous proposons, cet état de choses ferait place à une situation des plus avantageuses; et afin de rendre l'amélioration plus sensible encore, on aurait soin de faire une inscription maritime et d'empêcher les matelots dont le temps de service serait expiré, de naviguer à bord des navires étrangers, avant d'avoir servi pendant un certain temps sur nos bâtiments de commerce.

Pour ne pas sortir des limites que nous nous sommes tracées nous ne citerons plus qu'un seul cas où la marine militaire belge pourrait jouer un rôle important. On se rappelle que naguère il a été question à la Chambre de favoriser, dans l'intérêt de la classe ouvrière, le mouvement d'émigration qui a commencé dans les Flandres et dans le Luxembourg. Quand on examinera cette question de près; on reconnaîtra qu'il y a de nombreux inconvénients à laisser les familles belges se disperser dans les différentes contrées du nouveau monde. Pour que l'émigration soit supportable et produise de bons résultats, il faut que les habitants d'une même contrée se réunissent et forment une agrégation distincte, une image abrégée , en quelque sorte , de la patrie absente. Quand sur la terre étrangère on trouve ses amis , ses voisins, ses compatriotes groupés autour de soi, on ne sent pas les rigueurs de l'exil. Ainsi font les Allemands , qui depuis quelques années se dirigent en si grand nombre vers les contrées lointaines : ils quittent leur village et leur foyer sans douleur parce qu'ils les reconstituent l'un et l'autre, après la traversée. Aussi voit-on leurs établissements prospérer et de nouveaux colons suivre incessamment la trace des premiers fondateurs.

Nous voudrions qu'à leur exemple nos compatriotes émigrants formassent des centres agricoles séparés, qui auraient le double avantage d'améliorer leur condition et de nous aider à établir des rapports commerciaux avec les contrées voisines. Pour découvrir, explorer, reconnaître les emplacements les plus convenables à cet effet, notre marine militaire serait d'une précieuse ressource. Elle seule aussi pourrait donner quelque protection à nos émigrants et leur assurer, dans les commencements, des facilités de transport, d'installation et de subsistance, sans lesquelles il n'y a point de succès à espérer. On nous objectera, sans doute, que le résultat infructueux des tentatives qui ont été faites antérieurement ne laisse guère de chances favorables à de nouveaux essais d'émigration. Mais nous ferons observer que ces tentatives ont eu lieu dans les conditions les plus fâcheuses. On avait en vue la grande culture tropicale qui ne peut réussir qu'avec des nègres ; et l'on s'est étonné du peu d'empressement que nos concitoyens ont mis à se

rendre à rappel de la société qui avait entrepris cette spéculation extravagante ! Le contraire seul eût été fait pour surprendre ; car jamais on n'obtiendra d'un paysan belge, qu'il abandonne ses frais paysages et ses tranquilles foyers pour habiter une terre couverte de moustiques, de scorpions et de serpents à sonnette, terre riche et féconde, sans doute, mais où ne croissent ni les arbres, ni les fruits, ni les aliments qu'il affectionne et que rendent insupportable aux habitants des zones tempérées, un soleil sans pitié, des ombrages sans fraîcheur, des nuits sans repos et sans sécurité ! Que l'on assigne, au contraire, à nos laboureurs flamands, une terre froide et verte, avec un ciel moutonné, des printemps humides, des automnes chargés de brumes, des hivers émaillés de neige et de givre, et quelque éloignée que soit cette terre, ils s'y accoutumeront et même finiront par y trouver le bonheur. On n'a pas eu égard à cette condition en choisissant, il y quelques années, pour y déverser le superflu de notre population, une contrée voisine de l'équateur et dont le sol inhospitalier a pour ainsi dire dévoré ses premiers habitants. Personne n'a suivi la trace des malheureux qui ont été séduits par ce mirage lointain, et la colonie est morte faute de colons, ainsi que cela était à prévoir et même à désirer.

Quand la guerre actuelle aura fait place à une longue paix, nul doute que le commerce et l'industrie ne prennent un rapide et brillant essor. Mais comme les autres peuples suivront la même impulsion, il est fort à craindre qu'ils n'arrivent à nous faire une rude concurrence sur tous les marchés européens. Alors on sentira le besoin de chercher de nouveaux débouchés dans les pays lointains. Or, qui mieux que la marine de l'Etat pourrait remplir cette mission? Ne conviendrait-il même pas qu'elle s'y préparât d'avance ? Ce serait assurément le parti le plus sage ; mais nous doutons fort qu'on le prenne. Le peuple belge n'a pas d'esprit d'initiative ; il n'ose rien et ne tente rien. L'instinct des grandes opérations commerciales ne lui est pas encore venu ; aussi le verrons-nous longtemps encore devancé par les gouvernements et même par les spéculateurs des autres pays.

N'est-il pas étonnant que la marine marchande ait acquis si peu de développement, et que l'esprit d'initiative commerciale soit encore si arriéré dans cette riche et féconde Belgique où l'industrie a fait tant de progrès et qui possède l'un des meilleurs ports de l'Europe, une situation territoriale admirable et une cote maritime qui a fait pendant plusieurs siècles l'objet de la convoitise des Hollandais ? Ne devrait-il pas, ce pays essentiellement producteur, fouiller tous les points du globe et chercher à lutter avec les autres nations, en faisant explorer d'avance les contrées susceptibles de favoriser ses industries, en étudiant les besoins et les ressources locales, en indiquant la nature et l'époque des envois à faire, les garanties à établir, la façon la plus convenable d'opérer les rentrées, en fournissant enfin au commerce des rapports exacts et des statistiques dressées sur les lieux.

Il est impossible de ne pas reconnaître que pour accomplir une semblable tâche, la marine militaire nous serait d'un secours immense. Qui pourrait même prévoir ce qu'une bonne organisation de cette force et ses développements successifs assureraient d'avantages et de sécurité à la spéculation individuelle ou collective? Ne contribuerait-elle pas à nous donner cette impulsion et cet esprit d'initiative commerciale qui nous manquent presque entièrement aujourd'hui ?

Pour récolter il faut semer et savoir attendre. C'est malheureusement une vertu que nous ne possédons pas et qu'il sera cependant nécessaire d'acquérir, si nous voulons procurer à notre industrie de nouveaux débouchés et donner à notre commerce de plus larges proportions.

V.

Il résulte de ce qui précède que l'accroissement de notre marine de guerre, indispensable au point de vue de la défense d'Anvers dans certaines éventualités, serait en tout temps un bienfait pour le commerce et pour l'industrie belges.

Nous ne voulons pas actuellement approfondir ces diverses questions; il nous suffit de les recommander à l'attention du public, afin qu'il s'en occupe et nous fournisse prochainement l'occasion d'entrer dans de nouveaux développements. La marine ne peut plus rester dans l'état où elle se trouve; état fâcheux sous tous les rapports et qui donne à l'étranger la plus pauvre idée du gouvernement et de la nation belges.

Bientôt notre flotte, par le repos forcé de la Louis-Marie, sera réduite à un seul bâtiment, et nous verrons alors son personnel, de plus en plus rebuté, prendre un refuge dans la navigation transatlantique qui doit être prochainement organisée entre Anvers, l'Amérique du Nord et le Brésil. Ce sera nous n'hésitons pas à le dire, une perte irréparable. Des bâtiments, on en peut acheter ou faire construire ; mais des officiers expérimentés, on doit les former de longue main, et quand il n'en existe plus, la marine est morte. C'est ce qui nous arrivera bientôt, et il faut le déplorer; car avec nos jeunes et savants officiers, aura disparu à jamais l'espoir de reconstituer la flottille belge, de raviver l'esprit de négoce, de rendre l'émigration efficace et d'assurer la défense maritime d'Anvers, ce dernier boulevard de l'indépendance nationale!

Si nous avons l'honneur d'être député, nous ne voterions pas le budget actuel de la marine sans mettre le gouvernement en demeure de se prononcer sur cette question :

**Faut-il ou ne faut-il pas une Marine Militaire à la Belgique ?**

S'il en faut une lui dirions-nous, vous demandez trop peu ; s'il n'en faut pas vous demandez trop. Bien ou rien : pas de milieu ! Soumettez la question à un conseil de généraux, d'ingénieurs, de marins et formulez un projet d'organisation complète ou de suppression totale de la marine que nous discuterons au début de la session prochaine.

Tout le monde désire qu'on en vienne à ce résultat : le » contribuable qui ne sait aujourd'hui ce qu'il doit penser de notre flottille, le gouvernement qui ne sait ce qu'il en doit faire et nos officiers de marine qui ne savent ce à quoi on pourrait les employer sans ridicule pour eux et pour le pays qu'ils ont a cœur de servir. »

TO BE OR NOT TO BE THAT IS THE QUESTION.

(g) Le bataillon des marinières suffirait pour assurer la Garde de sûreté des forts. Mais peut-être conviendrait-il que ces forts eussent en tout temps une garnison complète en infanterie et en artillerie ; dans ce cas il faudrait réorganiser l'ancien bataillon de l'Escaut.

(h) Les hommes disponibles (ou non embarqués) seraient logés alternativement et à tour de rôle à bord des canonnières et dans les forts de l'Escaut. Les canonnières n'auraient donc pas d'équipage spécial.

---

Inséré 05/09/16 DOSSIER Enlevé 05/10/16

## **Risk and reward – implementing new technology**

Implementing new technologies in shipping requires a delicate balance between cost, proof of value and management of crew competence. Not always easy, but the results can be rewarding, as Andrew Rodden, Bibby Ship Management, explained to Digital Ship

The evolution of digital technology and advances in the systems available to shipping companies to automate and simplify various processes have helped to transform some aspects of vessel operation. Some others, not so much.

For every tech evangelist lauding the transformational benefits of the latest widget or doodad, there will be at least one more operations manager shaking their head behind a desk bemoaning the time this would all take and the bills that will start racking up in the meantime.

Information technology in shipping is often a matter of finding those compromises that the company can feel most comfortable with when it comes to weighing the new and improved, the tried and trusted, and the investment and the return.

For ship management companies in particular these conversations need to include the even more complex variable of other people's money – perhaps convincing an owner to spend on new systems so that all parties will benefit.

Bibby Ship Management, part of the Bibby Line Group and managing 56 ships under full technical or crewing contracts, with dozens more being supplied with crew and other services, has to deal with these kinds of issues on a regular basis – and as Andrew Rodden, regional managing director for UK and Isle of Man at Bibby Ship Management notes, it's not always straightforward.

"It's a conversation we have with our customers about risk and reward. New technology costs money, and they have to have a willingness to adapt to new technology. They have to have a willingness to interact to that technology and see the benefit," he told us.

"It's a really interesting balance to be honest. We have a responsibility to our owners to provide the most effective and efficient way to deliver the operation of their assets. Technology obviously plays a huge part in that, from full ECDIS, electronic management systems, and we're looking at things like e-logbooks and that sort of modern technology."

"But we have to balance that against the availability and the competence of the crews that we have, and the nationalities of the crew."

How successful these investment conversations with the shipowner will be can depend on a range of factors, from regional cultural differences to general corporate attitudes to forward looking investment.

"It's down to their perception of risk. We find these conversations are easier in the offshore sector, because they're more technology driven, they're more technology focused, they tend to be more risk aware, the operational budgets tend to be higher. So our percentage of that cost is a much smaller one," Mr Rodden explained.

"In some of the more traditional marine markets, where margins are tighter, where rates are tighter, where they're more cost sensitive, the challenge really is to understand where they see benefit. We're also not just promoting technology for the sake of technology."

"We talk about competence, but there is a generational aspect as well. If you have a young cadet coming through, their expectations and demands are going to be higher than people that have been at sea for 25 or 30 years."

To illustrate the point, Mr Rodden references the introduction of GPS positioning into the maritime industry, a system that previous generations of seafarers were comfortable without but which is indispensable today.



"Twenty-five years ago it was one position every 45 minutes, it was just an aid. Now, it's almost an essential navigational device, to the point where there's almost an overreliance," he said.

"It's an interesting industry where we have to balance that modern technology with the traditions of the industry. So we are still doing navigation the same way we have done it for 200 years, but we are laying modern technology on top, and we have to balance that retention of core skills and competence, with the benefits that technology can bring."

"When you factor in overreliance, and multinational crews, and I would now question whether the basic level of competence the industry has, whether that's high enough. You talk about the STCW – is that level now too low for the technology and the challenges of the digital shipping age?"

Beyond the mandatory kit like GPS, there are other technology systems that the ship manager will insist upon when talking to the ship owner about what to implement on board, when they are deemed vital to the efficient running of the vessels.

"In some cases we don't make exceptions. So things like our electronic management system that allows us to have a consistent approach across fleets, to give realtime updating, to be more flexible for the owner. We make it bespoke for the owner and the vessel type, but essentially that's something we deliver as part of our package," Mr Rodden explained.

"The challenge we have with so many vessel types is that the availability of communication and bandwidth is highly variable depending on the cost base, the vessel type, the trading pattern. So that obviously places a technical constraint on what we can and can't do in terms of continuous analysis of plant and equipment."

"That demands a much higher commitment from the customer in terms of the cost and the facility we put in place from a communications perspective."

This kind of packaged approach to ship management has been the standard strategy when it comes to dealing with some of the company's own internal customers, and Mr Rodden notes that it has created significant success on both sides of the transaction.

"We've been able to demonstrate to them great savings in terms of intrusive maintenance, notification of potential failures through continuous monitoring of equipment," he explained.

"We can do that because they've been prepared to put that investment into the technology. And for us that's the balance; where the customer wants to invest money, and for us to sell to them how that technology will give them a return. ROI is the key conversation that we have to have."

## **Crew competence**

One of the sticking points in the 'riskreward' evaluation of new technologies is the ability to implement a new system on board a ship without unnecessarily disrupting the work processes already in place that are keeping that substantial asset in operation.

Depending on the complexity of the system, the training involved in getting a crew up to speed with a new way of working or piece of equipment can range from the trivial up to something that a regular crewman may equate with nuclear physics.

"Where the shipowner may determine that they want to see crews from certain areas, certain parts of the world – for a variety of reasons – we then have to balance the demands we want to place on them in terms of the technology we want to apply, with the competence of the crew we have," said Mr Rodden.

"This is why, for us, having our own crew is really key."

"As a Group, we have training centres in India and Eastern Europe. Part of the rationale behind that is that we can then control the quality of the training they receive to insure it's fit for purpose for the assets we want to place them on. And we control that whole supply chain through from initial recruitment through training and competence, right through to actual end-point delivery for the client."

Of course, technology is also being applied on the training side to help widen the range of options available to help modern crews get up to speed with the changing demands of employment at sea, something which Bibby Ship Management has tried to leverage in recent times, using online e-Learning and simulators.

"We use (video training) quite extensively actually. As an example, our 'Dangerous goods by air' awareness training we do all online now. I think for awareness training it's really key, because it's very cost-effective, it's easy to control, it's easy to get attendance, it's relatively easy for us to manage from a ship manager perspective, and it presents a lot of value," said Mr Rodden.

"In some cases, there's no substitute for practical and classroom training. An example of that would be crane driver training. Level one training can all be done on a simulator and in the classroom. Level three, which is the top level, can only be done on board the vessel at sea because you need the challenges of the environment thrown at you in order that you can demonstrate that competence."

"Simulators have come a long way, and I look at the simulators we own in India and Eastern Europe, and what we can do with them is invaluable, but it has limitations because it's still a simulator at the end of the day. It's useful, but it doesn't substitute for real world experience."

As an example, Mr Rodden points to the company's work with one customer, where deck officers undergo a simulator course owned by Aberdeen Harbour, simulating passage in and out of Aberdeen.

"We can simulate the port and its conditions, and we can vary that, and it's really effective to give them initial or refresher training, but it's not the same as that repeated, hands-on, practical experience. And what we have found with some near misses across our industry, a lack of actual hands-on practical experience of getting the DP systems and getting off autopilot and actually putting their hands on the sticks and driving ships manually is a contributing factor," he told us.

"Unfortunately, you only find that when things go wrong, that's when you suddenly find a lack of competence in the ships' systems and you find gaps. As a result we have put into place measures to ensure that they get that practical experience and there's no substitute for that."

"We're lucky we work with owners that give us the time and space to do that, because they see there's a long-term benefit for them. Part of our job is to ensure they see that benefit, because then we can work together as ultimately it is in their own best interests."

## **Technology for living**

Technology is also playing an increasingly important role in modern shipping in terms of providing welfare services for serving crews that can allow them to enjoy a more comfortable standard of living, particularly when it comes to communicating with their loved ones on shore, than has ever been possible in the past.

The 'risk/reward' conversation is particularly relevant in this regard –the modern shipping company has to assess whether persisting with communications systems that deliver minimal business connectivity and nothing but the most basic services to the crew will save

enough money to offset the risk of losing seafarers to other companies that have more advanced systems on board.

"I think it's actually now an expectation, in terms of access. When I go back to when I started at sea, you got letters. Now people are looking at using social media, and that presents a real challenge for us for two reasons," said Mr Rodden.

"Firstly, communications on board are there to facilitate the business of the ship. How much of that do you give over to social media or to web streaming? And there's the balance of the cost, because cost is exponential as to the size of bandwidth you want to buy, and you have to balance that against the social and welfare benefits it brings to the people on board."

"Satellite TV is almost the norm in the offshore industry, but that comes at quite a significant cost. And in this current climate of reviewing the value that cost brings, it's quite a strenuous debate going on and we hear that throughout the unions. Where we have fleets that don't have Sky TV, it's actually viewed now as detrimental to their social welfare, that they don't have access to Freeview or to television. So that becomes a retention tool ... but someone has to pick up the cost of it."

Again, demonstrating value before an investment is made can prove difficult when it comes to things like technology for social access, and Mr Rodden notes that his company has to tread a very fine line when it comes to justifying spending clients' money on systems for twenty-somethings to spend time on Facebook.

"But if I flip that around, (social media) can be a key marketing tool for us, and there's a real value-added element in terms of where they go, what they do. A challenge for us now is the introduction of social media policies. What people put through social media, and how you manage that, and manage expectations," he added.

"It's no longer the case that you write a letter home and it only goes to home. You put something on Facebook and it gets picked up and it goes around the world. That presents a challenge for how we police and manage that and how we get that balance right, and it's fair to say that it evolves and it's an ever-moving feast. And when you're in such a traditional industry, explain to someone why they need a policy for people posting on Facebook, it's an interesting debate for people who've never been on Facebook. Often they don't understand it and don't understand the risk that it brings."

"We have to sit in the middle in terms of balancing all that risk, and managing it on peoples' behalf, and it's a challenge ... and there it is almost a cultural clash between the traditional marine sector and the millennials coming through in how you square that circle."

Dealing with that cultural clash requires flexibility and compromise when it comes to discussions with the ship owner, and requires acceptance that what can be achieved may be limited in some cases.

"We do make recommendations, but again it comes back to how much money does the owner want to spend," said Mr Rodden.

"Part of the benefit that we bring is that we have an economy of scale, so if an owner has three or four vessels, we can potentially combine that with 20 vessels that we have on our books, so we can get a bit more bang for their buck."

"Communications are there as a business need, but there's also a social expectation. What we find is that the newer owners get that, younger companies get that. For more traditional shipping companies, it's not in their DNA to provide crew with real-time communication, when from a business point of view, all they need is a satellite phone and access to email. But even getting crew email is a challenge for some, and explaining that you need to provide that because people expect to have access and communication. We've all got mobile phones and access to data, and that's global, and we're becoming more digital."

In the longer term, perhaps the greatest impact of technology in shipping will be to make a career in maritime a progressive option for the next generation of tech savvy workers, removing isolation from the seafaring life and making crews feel like valued contributors to a larger organisation.

"There's also an element of, the more you give them, the more they feel trusted, and to be honest, the more they feel loved. And it is about giving them that respect and saying 'you're important to us'," said Mr Rodden.

"For our crew, they're part of our family, so we try and do what we can to retain them. Part of that is to trust them, and they come back because there's a certain standard that we try to maintain."

"If we want to continue bringing new people into the industry, it's going to become more and more important. And I think there's a real opportunity to apply more technology as the industry gets younger, but we need to make sure that the pace of technology does not outpace the training and development of our industry."

DigitalShip

---

Inséré 07/09/16 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 07/10/16

## **"Brown's guide to Survival at Sea"**

BOEK BESPREKING By : Frank NEYTS

Brown, Son & Ferguson Ltd recently published the first edition of "Brown's guide to Survival at Sea", written by Captain C. Mac Sweeney BBS, MNI; All professional seafarers are required to have a minimum level of training in sea survival. Those charged with the responsibility to launch or recover survival craft and look after survivors are similarly required to have a minimum level of training and competence, as are those responsible for operating fast rescue boats. The training required to meet that level of knowledge and competence is carried out both ashore and in training facilities throughout the world all using the requirements from SOLAS and the Standards of Training & Certification of Watchkeepers (STCW Code). The STCW Code lays out the minimum standards required for seafarers, covering a whole range of competencies. This book is designed to assist seafarers in understanding those requirements, to help them understand those requirements, to help them understand the basics of sea survival and handling of Survival Craft, and to help prepare and guide them through the shore based PST (Personal Survival Training), CPSC (Certificate of Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats) and FRB (Fast Rescue Boats) courses. It should also prove to be a useful guide for those going to refresher training as required under the so called STCW Manila amendments. No seafarer should be faced with a situation where they do not know what to do during abandonment or during the survival phase post-abandonment. The regulations and training requirements are there-but it is the seafarers knowledge that is the key.

"Brown's guide to Survival at Sea" (ISBN 978-1-84927-053-3) is issued as a hardback. The book, liberally illustrated with engravings, maps and photographs, counts 314 pages and costs £36 or 44,14 euro. The book can be ordered via every good book shop, or directly with the publisher, Brown, son & Ferguson, Ltd, 426 Drumoyne Road, Glasgow G51 4DA, UK. Tel. +44(0)141 883 0141, Fax +44(0)141 810 5931, E-mail: info@skipper.co.uk , Website: [www.skipper.co.uk](http://www.skipper.co.uk).

---

Inséré 07/09/16 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 07/10/16

## **Maidentrip Belgische tanker en unieke hoeveelheid dieselaanvoer**

Maandag 23 mei arriveerde de ALICE voor de eerste maal in de Rotterdamse haven. De tanker van de Vlaamse rederij Euronav met aan boord 270.000 ton diesel is afkomstig uit Pengarang, Maleisië. Het is een aantal jaar geleden dat zo'n grote hoeveelheid diesel/gasolie arriveerde in Europa. Een deel van de lading is reeds overgeslagen bij ETT (havennummer 5620) aan het Calandkanaal. Inmiddels is het schip verhaald naar paal 82 om de overige lading te lossen. Dinsdag 31 mei vertrekt het schip weer. De aankomst van de ALICE en de toename van de overslag van diesel past in het streven van het Havenbedrijf om Rotterdam een belangrijkere draaischijf te laten worden voor de productie, handel en opslag van diesel. Logistieke faciliteiten zijn hiervoor onmisbaar. Daarom investeert het Havenbedrijf met bestaande partijen in nieuwe steigers, wil het de Nieuwe Waterweg verdiepen en werkt het aan een 'common carrier pipeline' voor deze goederenstroom. De ALICE is de nieuwste VLCC (Very Large Crude Carrier) van de uit 55 tankers bestaande vloot van het Vlaamse Euronav. Euronav is een onafhankelijke tankerredery die is gespecialiseerd in het transport van olie en olieproducten. De meeste schepen zijn geen tien jaar oud en varen onder de vlag van België, Griekenland, Frankrijk en de Marshall Eilanden.

---

Inséré 08/09/16 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 08/10/16

## **Royal Vopak: Vopak and Exmar announce exploratory discussions on floating LNG storage and regasification**

Vopak and Exmar announce that discussions are currently taking place to explore the possibility of an acquisition of Exmar's share in its floating LNG storage and regasification business (FRSU's) by Vopak. As the outcome of these discussions between Vopak and Exmar is currently unknown, no further details are disclosed. Material updates will be communicated via press releases. Vopak has earmarked storage and handling of LNG/gas

as one of its strategic focus areas. Therefore Vopak is looking for strategic opportunities to strengthen its presence as a service provider in the LNG infrastructure market. Today, Vopak jointly owns and operates two land-based storage and regasification terminals, the GATE terminal in the Port of Rotterdam, and the TLA terminal in Altamira, Mexico. It is foreseen that new LNG production capacity will significantly influence the energy mix in the coming years. These LNG streams will need to find new demand centers, e.g. to be connected to national grids serving growing deficit markets and to serve as gas supply for gas-powered electricity production. These new consumption markets, which often are being served by Vopak's current network customers, require quick go-to-market solutions. Floating storage and regasification assets serve as a solution to capture these opportunities, supported by long-term customer contracts. In connection with jetty or mooring infrastructure, these FSRU's provide entry points to distribute LNG in new and existing markets. In addition, a foothold in LNG infrastructure with a floating solution creates a strategic position to leverage on future LNG flow developments of land-based LNG regasification terminal solutions once markets have matured. Vopak's global network and local presence supports these opportunities. Exmar, active in LNG shipping for over 35 years and being a pioneer in the FSRU and FLNG (Floating Liquefaction) market, is currently co-owner and or operator of 10 FSRUs, and has one FSRU and one FLNG facility under construction. Exmar is actively developing business opportunities for long-term employment of these two units under construction .Royal Vopak is the world's leading independent tank storage provider for the oil and chemical industry. As of 2 September 2016, Vopak operates 67 terminals in 25 countries with a combined storage capacity of 34.6 million cbm, with another 3.6 million cbm under development, to be added by 2019. Vopak's mission is to provide safe, efficient and clean storage and handling services of bulk liquid products and gases at key marine locations that are critical to its customers around the world. The majority of its customers are companies operating in the oil, chemicals and gas sector, for which Vopak stores a large variety of products destined for a wide range of industries. Vopak's strategic focus is on four categories of terminals: Major hubs supporting intercontinental products flows, Terminals facilitating growth in global gas markets, Import distribution terminals in major markets with structural deficits, Industrial and chemicals terminals in the Americas, the Middle East and Asia. Exmar NV, with its headquarters in Antwerp, is a leading independent owner and operator of LNG/LPG Carriers and of industrial, marine and logistical solutions covering the processing, handling, liquefaction, transport and regasification of gas for the benefit of clients active in the energy, power and industry sectors. Exmar has a diversified fleet of 45 ships/ assets, including gas transportation and storage solutions and several offshore assets. Having over three decades of experience in the shipping and handling of cryogenic gases, Exmar maintains a high leadership profile with the industry's largest players through successful operations and continuous innovation.

**Source: [nasdaq.com](http://nasdaq.com)**

---

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

**When is a master entitled to refuse damaged cargo?**

A reminder A master's authority to clause bills of lading issued by or on his behalf can sometimes become the cause of disagreement between shippers, charterers and carriers. Under Article III Rule 3 of the Hague/Hague Visby Rules after receiving the cargo, and on the demand of the shipper, the master is obliged to issue a bill of lading evidencing the quantity and apparent order and condition of goods to be carried.

The buyer of cargo, the consignee in an international trade, will want the subject bill of lading to be accurate and contain unambiguous remarks as to the quantity, quality and condition of the said cargo – so he knows exactly what he is purchasing. Conversely, the shipper/seller will primarily want a clean bill of lading to be issued, in order to trigger payment under the subject letter of credit. On the other hand the master/carrier, to protect himself, may very well want to insert a clause in the subject bill of lading that better describes the condition of the cargo; otherwise he may be concerned that he will be subject to a claim by the lawful holder of the bill for 'damaged' goods at destination.

## **The master's rights / obligations**

Whilst under many time charterers there is usually a contractual provision which states the master is obliged to sign bills 'as presented', where the master is presented with a bill of lading, for signing, which the master has reasonable grounds for suspecting contains factual inaccuracies as to the subject cargo, such as an incorrect description as to the cargo's condition, the master is generally under no obligation to sign it. However, and practically speaking, he will often be under extreme commercial pressure to issue clean bills in exchange for a letter of indemnity (LOI) from his charterer. The problem the master/carrier has in these circumstances is that such a LOI may well be unenforceable, as a court could consider the indemnity to be perpetrating a fraud against the lawful bill of lading holder – certainly if the bill of lading inaccurately records the apparent order and condition of the cargo. It should also be mentioned that there will be club cover implications where a master or member issues a bill of lading with knowledge that it contains an incorrect statement as to the quantity, quality or condition of cargo loaded on board the ship.

In these circumstances, provided the master has reasonable grounds for suspecting the quantity, quality or condition of the cargo loaded on board the ship and described in the bill is inaccurate, he may refuse to sign the bill of lading 'as presented'. However, if the master unreasonably refuses to sign or authorise the issue of such a bill of lading he runs the risk of being in breach of Article III of the Hague/Hague-Visby Rules and possibly also liable to his charterer (under the subject charter) for any delay and consequent costs/losses down the chain. What constitutes a reasonable refusal will, as with all things, turn on the particular facts of the case. However, the English courts handed down some useful guidance in *The Boukadoura*. Here there was a difference between the shore and ship figures of about 1%. The master was prepared to put both the ship and the shore figures on the bill of lading, but the shippers refused and insisted on the shore figures being so inserted. In an attempt to resolve the dispute a second draft survey was carried out by an independent surveyor. This confirmed the ship's figures, but the shippers nonetheless refused to accept a bill of lading showing the ship's figures. Ultimately, and after considerable delay, a bill of lading based on the ship's figures was issued and the cargo was carried to its destination and discharged, without any shortage claim. The charterer however subsequently claimed for the time lost due to the delay at the load port. Although the charterparty provided for bills of lading to be issued by the master 'as presented' the court agreed that the master was only obliged to issue a bill of lading for the quantity of cargo he reasonably believed to have been so loaded.

## Concluding remarks

There are no clear-cut guidelines to determine when, or if, a master can reasonably refuse to issue a bill of lading if he considers the quantity (or quality, condition) of cargo as shown on the bill to be inaccurate. Each case will turn on its own facts and also largely depend on expert evidence. Further, and somewhat irrespective of the law of the subject charterparty, the location and law of the load port will play an important role in any 'budding' dispute. Therefore, as soon as a master is aware of a problem in this respect, it is vital that he contacts the club and/or club's local correspondent for advice and guidance (ideally with personal attendance of an expert surveyor on board) before any dispute escalates.

On a slightly different point, the charterparty may provide for the issuance of a clean bill of lading and/or give the master the right to reject any cargo that is subject to 'clausung'. This was the case in *The Sea Success*. The ship here was under an amended NYPE timecharter according to which the master had the right to reject 'any cargo that is subject to clausung of the bills of lading'. The shippers tendered damaged steel cargo and the master rejected the same on the basis that it was subject to clausung of the bills. The charterers argued that the bills, as presented to the master, contained a complete and accurate description of the (damaged) cargo according to the findings of a preloading steel survey report and this didn't amount to 'clausung'. Indeed, in this case there was no dispute between the owners, charterers and shippers as to the apparent order and condition of the subject cargo, or the appropriate description of the cargo to be included in the bill of lading by the shipper. The English High Court in this case held that the word 'clausung' meant a notation on the bill of lading by the master or his agents, which qualified already existing statements on the bill of lading as to the quality, quantity and apparent condition of the goods. Therefore, only if the master had to make an additional notation on the bill, to reconcile the description of the goods with the statements already on the bill as to its apparent good order and condition, then the same cargo was subject to 'clausung' and the master would be entitled and obliged to reject the same – as per the terms of this subject charter. This article intends to provide general guidance on the issues arising. It is not intended to provide legal advice in relation to any specific query. The law is also not static. If in doubt, The Standard Club is always on hand to assist.

Source: The Standard Club

---

Inséré 11/09/16 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 11/10/16

## Kieldrecht lock opens in the port of Antwerp

In the port of Antwerp the Lock of Kieldrecht has been officially opened for commercial shipping by His Majesty the King of Belgium. In front of the Port Company and the Maritime Access Department, His Majesty the King of Belgium pressed the button at 10h20 sharp thus opening the lock gates for the first vessel Grande Lagos, belonging to the shipping company Grimaldi, symbolically a company established in the Waasland Port, the company



said in its press release. The Lock of Kieldrecht connects the Dock of Deurganck, the tidal dock where container vessels arrive, and the Waasland Canal, the connection with the other docks in the Waasland Port on the left bank of the Scheldt in Antwerp. The lock was built because the Lock of Kallo had become too small for the increasingly large commercial vessels. With its width of 68m, its length of 500m and its depth of 27m, the Lock of Kieldrecht can from now on be called the world's largest lock, closely followed by the Lock of Berendrecht, the same type of lock, also located in the Port of Antwerp, and the new locks in the Panama Canal, which will also be opened officially this year on the 26st of June. The construction of the Lock of Kieldrecht started in 2011 and was led by THV Waaslandsluis, a cooperation between Jan De Nul NV, BAM Contractors, Herbosch-Kiere and Antwerpse Bouwwerken. The lock is in many ways a superlative: in all 5,500,000 m<sup>3</sup> of ground was excavated, 800,000m<sup>3</sup> of concrete was poured and 55,000 tonnes of reinforced steel were placed. On top of that, another 12,000 tonnes of steel were processed in 4 lock gates and 2 bascule bridges.

Source; portnews

---

Inséré 13/09/16 Historiek Historique Enlevé 13/10/16

## Het Raadsel van de "Marie-Celeste"

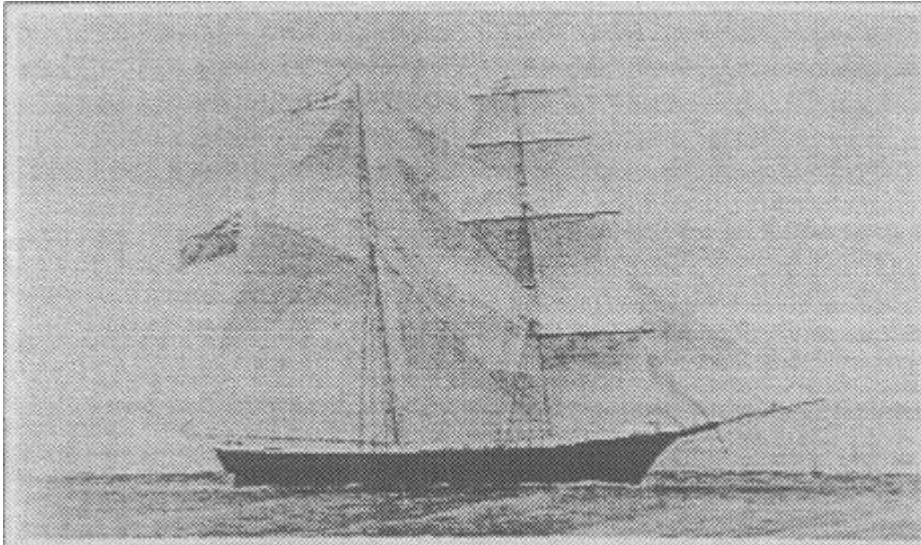
door Walter Raes

### **Tussen fictie en criminaliteit ???.**

Het verhaal over het op volle zee een totaal verlaten en stuurloos schip aan te treffen, intrigeert iedereen. Velen onder U kennen zeker zulke gebeurtenis over de Amerikaanse brik "MARIE-CELESTE", dewelke op donderdag, 5december 1872 werd ontdekt door de Britse bark (of brigantijn,), "DEI GRATIA" onder kapitein Boyce op 400 zeemijlen ten westen van Gibraltar. Toevallig las ik onlangs "de ware toedracht ?? op basis van ooggetuigeverslagen en overleveringen van de "enige overlevende" van dit mysterie. Interessant vind ik de omstandigheden en de wijze waarop deze vier verschillende versies werden geschapen en de variëteit van de elkaar vaak tegensprekende en /of totaal andere gegevens van elk relaas. Ik wil ze U niet onthouden.

### **VOOREERST ENKELE ALGEMENE ELEMENTEN**

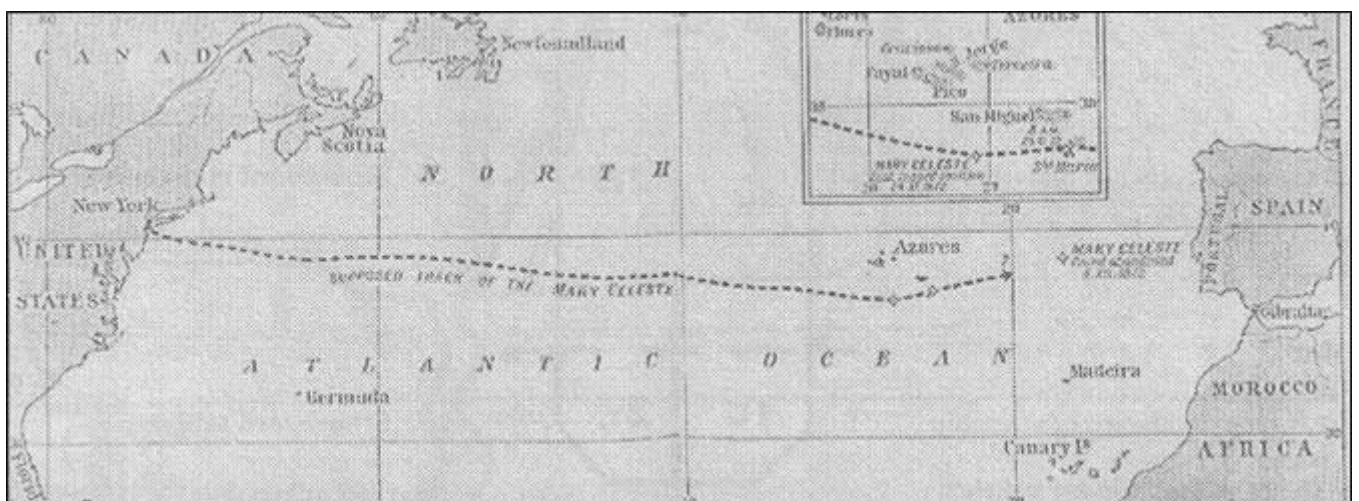
De ongeveer vijftig jarige kapitein-reder-medeeigenaar, Ben Griggs, van de brik "MARIE-CELESTE", verlaat in september 1872 de kade van East River te New York met bestemming



Genua met een lading kisten en balen. Als passagiers reizen zijn vrouw en het zevenjarig dochtertje Lucy mee.

### **MEDEDELINGEN VAN OFFICIËLE INSTANTIES:**

Van de Amerikaanse consul in Gibraltar aan de reder op 2 januari 1873: "Amerikaanse brik "MARIE-CELESTE" uit New York door Britse bark "DEI GRATIA" in deze haven (Gibraltar) binnengebracht. "MARIE-CELESTE" de 5de december 1872 in volle zee in verlaten toestand gevonden. Brik in onbeschadigde toestand, maar door het admiraliteitsgerecht (Engels), als onbeheerd goed in beslag genomen. Omtrent lot der bemanning niets bekend. Van het Engelse admiraliteitsgerecht te Gibraltar "20 januari 1873: de hoofdreder van de brik "MARIE-CELESTE" is uit New York aangekomen, om de brik bij de Admiralty court op te eisen. Van de vermiste bemanning generlei bericht. Chronometer en scheepspapieren bevonden zich niet aan boord. 12 Februari 1873: de brik "MARIE-CELESTE" werd aan de eigenaar teruggegeven. 15 Februari 1873: de brik "MARIE-CELESTE" is uitgeklaard naar Genua onder bevel van kapitein Hutchins, die door de reder uit New York werd ontboden. De bezittingen van de vermiste stuurman, Bilson, werden toegezonden aan mevrouw Bilson in New York. Familieleden van de vermiste bemanning hebben zich niet gemeld. DE ONTMOETING EN HET VERSLAG DOOR DE "DEI GRATIA".



Op 5 december 1.872, bij mooi weer en lichte bries, prait de "DEI GRATIA" de "MARIE-CELESTE", waarvan werd waargenomen dat zij uitermate slordig zeilt en er zich geen mens aan dek vertoont, ook geen roerganger. Hierop besluit kapitein Boyce een boot te vieren en zelf, samen niet zijn stuurman Adams en twee matrozen aan boord van de brik een

onderzoek in te stellen. Op het dek en in het schip bevindt zich geen mens. Touwwerk en tuigage

zijn in orde, de was hangt te drogen, persoonlijke eigendommen bevinden zich nog in alle zeemanskisten, zowel in het logies als achteruit staat een goede maaltijd half aangebroken op de ontbijttafel. In de kajuit werd gedekt voor vier personen (kapitein, vrouw, kind, stuurman ??). Naast een handnaaimachine ligt een begonnen kinderschortje en in de stuurmanshut een halfafgewerkte cijfertelling. Blijkbaar is iedereen plots opgestaan en weggegaan, maar waar naartoe ?? Het scheepsjournaal eindigend op 2 december 1872 wordt gevonden in de stuurmanshut met als laatste melding: "lichte Zuidenwind". De chronometer en overige scheepsdocumenten ontbreken. De scheepskas een aanzienlijke inhoud, kostbare vrouwensieraden en horloges zijn dan weer wel aanwezig!!!. De reddingsboot staat stevig vastgesjord op het luik. (volgens een andere versie was er één van de twee boten verdwenen ! !). Drinkwater en proviand bevinden zich in voldoende hoeveelheid aan boord, de lading is intact. Van gevechten, oproer of muiterij is zeker geen sprake. Kapitein Boyce en zijn bemanning bergen het schip, brengen het naar Gibraltar en dienen een eis van bergingsloon in. Na weken onderzoek, opstellen processen-verbaal, inspecties door deskundigen, hoorzittingen, raadpleging van specialisten, maritiem en politieel speurwerk, werd aan de rederij van de "DEI GRATIA" het bergloon toegekend. Opgemerkt dient te worden dat sommigen de mogelijkheid opperen dat de "DEI GRATIA" zelf verantwoordelijk zou zijn geweest voor het verdwijnen van bemanning en passagiers van de "MARIE-CELESTE" ! !. Hiermede is het verhaal van deze berging ten einde, totdat in 1885 de "MARIE-CELESTE" weer in het (straf) rechtelijke nieuws kwam. In mei 1885 was het schip met een "avontuurlijke bemanning" en geladen met vaten melasse op de terugreis uit West-India bij Cienfuegos (Cuba) door de bemanning (met opzet ??) op een rif gezet om wederrechtelijke voordelen te bekomen !! (na onderzoek bevatten de vaten enkel water in plaats van melasse). Dit proces gaf aanleiding om de vorige geschiedenis(en) van de "MARIE-CELESTE" weer op te rakelen en geeft een aanknopingspunt om het eerste van de vier hiernavolgende verslagen op basis van een ooggetuigeverslag van een "enige overlevende" te beginnen.

### ***EERSTE VERSIE.***

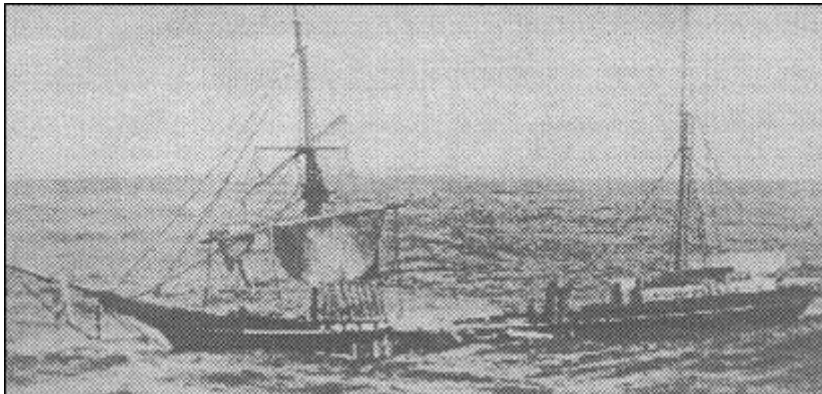
Verklaringen in 1885 afgelegd door de arts Mr. Jepson die om gezondheidsredenen besluit een zeereis te doen en die inscheept op de "MARIE-CELESTE" in september 1872. Hij bezit een (magische ?) steen in de vorm van een menselijk oor, hem uit dankbaarheid wegens genezing geschonken door een negerin. Een ander passagier is de kleurling Septimus Garing uit New Orléans. In totaal bevinden er zich dus vier passagiers aan boord (kapiteinsvrouw, en kind) meegerekend. In vervanging van twee gedroste bemanningsleden monstert de kapitein twee zwarten aan. Terloops laat Jepson zijn steen aan Garing zien, waarop een der zwarten heftig reageert. Enkele dagen hierna verdwijnen vrouw en kind van de kapitein. Deze zweert de schuldige te zullen vinden, de nacht daarop vindt men hem echter met doorgeschoten hoofd (moord of zelfmoord uit wanhoop ??). Tot grote verbazing van de stuurman komt de kust van Afrika in zicht in plaats van die van Spanje. Er is blijkbaar met de zeevaartkundige instrumenten geknoeid !. In de nacht wordt het schip overvallen door wilden in kano's die alle blanken over de kling jagen behalve Jepson ! Garing legt Jepson de toedracht uit: wie de stam de steen terugbrengt zal op de koningstroon zetelen (waarop Garing's voorouders hebben gezeten). Met medehulp der twee zwarte bemanningsleden en de stam werd dit plan uitgevoerd. Jepson overleeft ingevolge bescherming door de steen. Later helpt Garing de arts te ontsnappen zodat hijzelf in bezit van de steen de troon kan claimen. Na het uitmoorden der bemanning laat men de brik afdrijven, waarna zij door de "DEI GRATIA" wordt opgepikt. Behoudens het fantastische en illusionaire van dit verhaal bevestigen twee zeevaartkundige vaststellingen

de onwaarschijnlijkheid ervan. Zelfs met behulp van een oude Jacobsstaf had de stuurman de geografische breedte afwijking van meer dan tien graden zeer vroeg ontdekt en het schip kon zeker niet tegen de krachtige Canarische stroom in drijven (zonder te worden genavigeerd) naar haar vindplaats. Bovendien staat dit bloederig verhaal haaks op de officiële vaststelling waarin nergens een spoor van geweld werd waargenomen.

### **TWEEDE VERSIE.**

Omstreeks dezelfde tijd (1885) door de (ex) bootsman van de "MARIE-CELESTE" op zijn sterfbed (waar men niet liegt !) afgelegde verklaring: Het dochtertje van de kapitein is de "oogappel" van de ganse bemanning omwille van haar liefvalligheid. Daar zij zo graag naar de vissen kijkt, maakt de bootsman met toelating van de kapitein, voor de voormast een houten platform dat dienst doet als een soort "commandobrug" voor de kleine. Ongelukkiger wijze steekt deze aan weerszijden wat overboord. Bij windstilte zwemt de kapitein graag een rondje om liet schip, ook vandaag. Vanop "haar" brug bemerkt de kleine plots een haai achter haar vader, zij roept in paniek en alle bemanningsleden alsook haar moeder haasten zich op de "commandobrug" naar dezelfde kant. Doordat de "speelgoed-commandobrug" liet gewicht dezer mensen niet kan dragen, begeeft zij het en kiepert het ganse gezelschap in zee. Die niet kunnen zwemmen, verdrinken en de overigen zien bij plots opkomende wind de "MARIE-CELESTE" verdwijnen, waarna ook zij van uitputting omkomen, behalve de bootsman uiteraard, die later door een schip wordt opgepikt om later deze story te kunnen vertellen natuurlijk !. Men kan zich de vraag stellen of in die tijd alle scheepskapiteins der zeilschepen bij windstilte een rondje gingen zwemmen met de scheepspapieren en de chronometer in hun zwembroek, waarbij men ook deze versie naar de wereld van de fantasie kan toewijzen !.

### **DERDE VERSIE.**



De volgende "enige overlevende" is de grijze zeeman met avontuurlijke background (sponzendulker, smokkelaar ? ) van Griekse afkomst Detrius Speziotis, dewelke op de "MARIE-CELESTE" monstert. Enkele dagen voor Gibraltar praait een

zeilschip onder Engelse vlag de "MARIE-CELESTE" en verzoekt om water en proviand. Bevestigend vraag kapitein Briggs om een boot te zenden. Nauwelijks ligt deze lanszij de "MARIE-CELESTE" of verborgen gewapende bemanningsleden van het zeilschip enteren de brik en dwingen elkeen over te stappen op het grote zeilschip, hierbij moet Briggs de chronometer en scheepspapieren meenemen. De "MARIE-CELESTE" blijft alleen en verlaten achter. Aan boord van liet zeilschip wordt de Engelse vlag gestreken. De bemanning van de brik deze stelt vast dat het vreemde schip geen naam voert en dat liet een slavenhaler is !. De vreemde kapitein legt uit dat een deel van zijn bemanning aan de koorts (lees tyfus) gestorven is en dat de bemanning van de brik deze moet aanvullen. De koorts woedt hevig verder en het ganse gezin Briggs sterft. Na enige tijd zijn van elk der beide schepen slechts zeven bemanningsleden over, waaronder de stuurman van de "MARIE-CELESTE". Deze besluit, samen met zijn oorspronkelijke bemanningsleden het gezag over het schip over te nemen. In de nacht waarin alle opvarende omkomen, behalve Detrius, dewelke op het anker van het stoomschip is kunnen springen en alzo overleeft.

De leemte van dit verhaal is het feit dat de stoomboot geen melding zou gemaakt hebben van de aanvaring, temeer daar zij een overlevende getuige van de ramp aan boord heeft. Waarom heeft de Griek deze gebeurtenis zolang verzwegen ?.

### **VIERDE VERSIE.**

Meer dan vijftig jaar na het gebeuren ontdekt een Engelsman een der oorspronkelijke opvarende van de "MARIE-CELESTE", zie hier de getuigenis: De kapitein van de brik staat slecht aangeschreven en kan bijna geen bemanning krijgen. Daarom leent hij van een kennis van hem, de kapitein van de "DEI GRATIA" drie matrozen, dewelke hij op de Azoren zal teruggeven. Daar dan het moeilijkste gedeelte van de overtocht voorbij is. Behalve de vrouw van de kapitein die steeds ruzie heeft met de dronken stuurman zijn er nog drie zeelui aan boord en de boerenarbeider Wenholdt. De vrouw van de kapitein speelt piano. Tijdens een roller van het schip komt de piano los. De stuurman schoort ze opnieuw goed vast. Tijdens een storm komt de piano echter opnieuw los en verplettert de kapiteinsvrouw. Deze krijgt een zeemansgraf en de kapitein begint zwaar te drinken. In een vlaag van wanzin uit verdriet springt hij overboord. Uit angst om door de bemanning van moord op de kapitein te worden beschuldigd, voert de stuurman de ganse bemanning constant dronken. Tijdens een drankorgie valt Wenholdt overboord. Aangekomen op de Azoren is de "DEI GRATIA" reeds afgevaren. De stuurman deserteert met twee man om onderzoek der vorige gebeurtenissen te ontlopen. Aan boord van de "MARIE-CELESTE" blijven alleen nog de kok en drie bemanningsleden van de "DEI GRATIA" over. Enkele dagen later ontmoet men dit schip op weg naar Gibraltar. De kapitein neemt de opvarenden (waaronder zijn eigen geleende bemanningsleden) van de "MARIE-CELESTE" op aan boord van zijn schip en stippelt met allen het scenario uit van het verlaten schip en de berging, waarna incassering elkeen met zijn deel figuurlijk in de mist oplost. Slechts toevallig komt deze gang van zaken als oplossing voor het mysterie van de "MARIECELESTI" aan liet licht. De zwakke plek in dit alcoholistisch verhaal, behoudens de talloze ongevallen, zelfmoorden en verdwijningen, is het feit dat de brik zee koos vanuit de Azoren zonder kapitein of stuurman en dat zij "toevallig" de "DEI GRATIA" ontmoet "in de omgeving van Gibraltar", daar waar uit het verslag van de "DEI GRATIA" blijkt dat dit op 400zeemijlen van deze haven is, wat men moeilijk "in de omgeving" kan noemen.

### **EEN FEIT.**

De zoon van de kapitein Briggs, dewelke bankier is geworden, geeft later veel geld uit om het lot van zijn ouders te achterhalen, wat hem niet lukt.

### **OVERWEGINGEN.**

In de tijd na het gebeuren houdt de verdwijning van de bemanning de mensen erg bezig. De pers speelt daar handig op in en spreidt ten eigen bate een waaier van mogelijke verhalen uit. Mogelijk zijn bovenstaande "getuigenissen" ontsproten op de redacties van verschillende kranten van die tijd. Tengevolge van dit dankbare en bijna onuitputtelijke onderwerp, voert men ingevolge bikkelharde concurrentie en om betere verkoopscijfers te behalen, allerlei ex bemanningsleden en andere ooggetuigen ten tonele met inhoudelijk het ene verhaal al fantaserend dan de andere. Dit is trouwens nu nog zo. De derde versie lijkt volgens sommigen de meest mogelijke, waar tengevolge van de haastige ontruiming van het schip met achterlating van geld, juwelen, horloges en persoonlijke bezittingen, men toch de chronometer en scheepspapieren onder dwang meeneemt. Intrigerend is de vraag of er een of twee reddingsloepen aan boord van zulke kleine brik waren. Misschien slechts een plus een jol. In ieder geval was er volgens sommigen een boot verdwenen wat dan weer een nieuw raadsel scheidt in verband met het verlaten van het schip. Of betreft

het hier weer een der "wilde verhalen" uitgedoktert door een fantasierlijk journalist ?? Alleszins waren er slechts een tiental zeelui aan boord van dit type schip. Andere wijzen in liet vierde verhaal naar de relatie tussen beide gezagvoerders zij waren bekende en wisselden personeel uit. Dezen besluiten hieruit dat een plan tussen beiden werd uitgewerkt om het bergingsgeld op te strijken. Zij verwijzen hierbij naar het feit dat gezagvoerders in die tijd soms mede-eigenaar van hun schip waren waardoor een "samenwerking" tussen beiden om de overige eigenaar(s) te benadelen ten eigen bate, niet onmogelijk was. Anderzijds moet men toch bedenken dat de "hoofdeigenaar" van de "MARIE-CELESTE" het schip vanuit USA komt ophalen mits betaling der kosten (waaronder ook bergloon). Het schip, de lading waren intact alsook een grote som geld der scheepskas, juwelen en andere waardevolle voorwerpen. Blijft dan toch de vraag indien er een "combine" bestond, zou men dan deze juwelen, dit geld enz. achterlaten ?? Neen, men had dit evengoed kunnen meenemen !! . Zou men (volgens sommige versies) passagiers meenemen (lastige getuigen) !! ), indien er een "combine" bestond ?? Neen, er waren misschien wel passagiers, maar het bestaan van misdadig opzet betreffende bergloon staat helemaal niet vast. Feit blijft dat de kapitein met zijn familie, de bemanning en eventuele passagiers (alhoewel men initieel enkel van vracht spreekt), totaal verdwijnen en nooit nergens meer opduiken, met achterlating van alle bezittingen, juwelen en een grote som geld. Zij hebben dus ook nooit van hun (in hoeveel parten verdeelde ?) bergingspremie kunnen genieten !! . Hierom is deze stelling ook larie. Ik sluit persoonlijke aan diegenen die menen dat het derde verhaal het meest waarschijnlijke is en wel om reden dat slavenhalers in die tijd bestonden, dat bemanningen werden gedecimeerd door typhus, dat mensen gewapenderhand gedwongen werden deze open plaatsen op te vullen, dat stoomschepen dikwijls zeilschepen overvoeren, soms zonder het zelf te weten, maar in dit geval was er een getuige der aanvaring die lang over het voorval heeft gezwegen, maar tegen welke prijs? (of voor welke vergoeding ?) Verhaal één en twee kan men sowieso tot de wereld der (journalistieke) verbeelding toewijzen, verhaal vier heb ik naar mijn mening voldoende ontkracht.

### **EINDBEMERKINGEN.**

Of de "MARIE-CELESTE" en haar bemanning nu het slachtoffer was van zuiver pech, onverklaarbaar ongeval of natuurverschijnsel, mensenroof, zeeroverij, een misdadige constructie met of zonder medeweten van de hoofdrolspelers blijft onopgelost, maar feit is dat deze materie toen vooraanstaande vorsers bleef bezighouden zoals onder andere Conan Doyle, de geestelijke vader van Sherlock Holmes. Hij schreef de novelle "J. Habakuk Jezphson's Statement", het welk een verwijzing betreft naar de gebeurtenissen rond de "MARIE-CELESTE", zonder dat echter de naam van dit schip in zijn werk werd vermeld. Wanneer zo iemand zich ermee heeft beziggehouden, dan wil dat wel wat zeggen !!.

Geraadpleegd: Fred Schmidt: "Alle Hens aan Dek" het Spectrum 1959. Anno Teenstra: "Het Nieuwe Scheepvaartboek" L.J Veens Uitgeversmij. Amsterdam omstreeks 1955.

---

Inséré 15/09/16 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 15/10/16

**“Nederlandse koopvaardijsschepen in beeld:  
Nedlloyd”.**

B O E K B E S P R E K I N G door : Frank NEYTS

In de reeks 'Nederlandse koopvaardij schepen in beeld' worden aan de hand van het mooiste fotomateriaal de schepen die vanaf 1945 deel uitmaakten van de vloten van de Nederlandse rederijen voor het voetlicht gebracht. De vaak nostalgische beelden, voorzien van een toelichting, worden voorafgegaan door een korte beschrijving van de rederijen, waarvan de schepen in het boekje worden getoond. In 1969 besloten Stoomvaart Maatschappij 'Nederland', Koninklijke Rotterdamse Lloyd-Wm. Ruys & Zonen en Koninklijke Java-China Paketvaart Lijnen – die in 1967 nog was versterkt door de overname van Koninklijke Paketvaart-Maatschappij – tot een volledige fusie, waarbij ook Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij werd betrokken. Zij gingen op in de al in 1908 als houdstermaatschappij opgerichte Nederlandsche Scheepvaart Unie N.V., waarvan de nieuwe werkmaatschappijen op 1 juli 1970 operationeel werden. In 1981 sloot ook KNSM Group N.V. zich bij het op 1 mei 1977 als Koninklijke Nedlloyd Groep N.V. voortgezette concern aan. In 1997 fuseerden de containerdivisies van Nedlloyd en de Britse P&O-groep tot P&O Nedlloyd Container Line. Op haar beurt werd deze scheepvaartgigant in 2005 overgenomen door het Deense A.P. Moller-Maersk concern. Deel 16 in deze serie boekjes is gewijd aan de schepen van Nedlloyd lijnen, P&O Nedlloyd Container Line (Nederlandse en buitenlandse vlaggen) en Maersk Line (Nederlandse vlag). Net als de eerdere boekjes uit de serie, is ook Deel 16 een echte aanrader!

"Nederlandse koopvaardij schepen in beeld: Nedlloyd" (ISBN 978-90-6013-892-2) werd als hardback op landscape-formaat uitgegeven en telt 372 pagina's. Het boek kost 29.90 euro. Aankopen kan via de boekhandel. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. +32(0)53.78.87.00, Fax +32(0)53.78.26.91, [www.boekenbank.be](http://www.boekenbank.be), E-mail: [admin@agorabooks.com](mailto:admin@agorabooks.com).

---

Inséré 15/09/16 DOSSIER Enlevé 15/10/16

## **Injuries and fatalities during training exercises**

16% of lives lost by merchant mariners happen during training exercises or drills supervised by qualified and experienced seafarers. Linda Wright investigates why this figure is so tragically high and what we can do to reduce it.

For many decades it has been a requirement that lifeboats and other lifesaving equipment are available to all persons aboard a ship. Over time the design and capacity of lifeboats have included protection and enhanced safety for anyone using them. The changes were usually made as the result of high profile incidents that caused injuries and loss of life – most notably the TITANIC in 1912.

Today, mandatory lifeboat drills are routine. However, incidents since the 1990s indicate a relatively high number of injuries and deaths during drills compared with other shipboard accidents. Several international marine safety organizations did studies to draw attention to the number of incidents, identify common factors, review the launching systems, and to make recommendations to the marine industry to improve safety during use of lifeboats. Each incident reviewed gave them lessons learned – but at what cost?

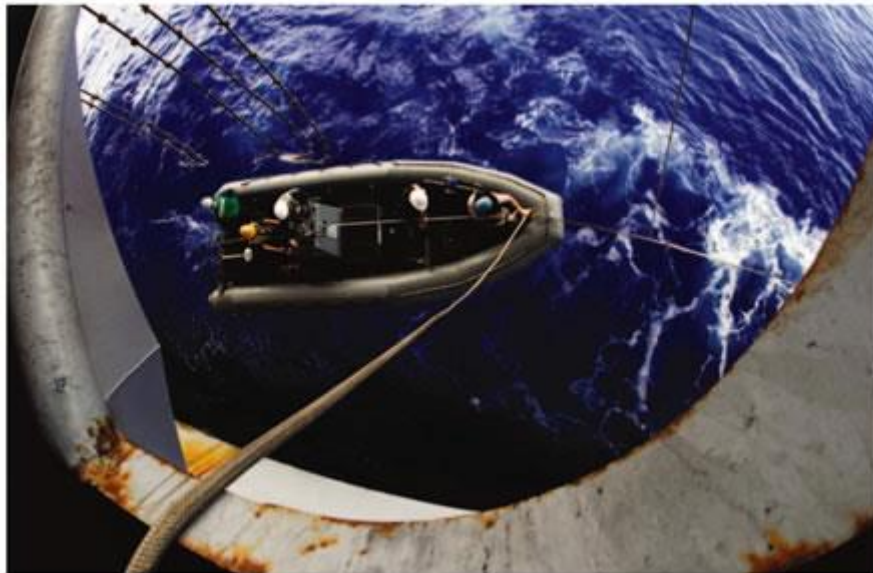
## Marine safety studies

A study by a UK safety group accumulated data over a ten year period indicated that lifeboats and their launching systems had caused fatalities approaching 16% of the total lives lost by merchant mariners. Even more survived lifeboat incidents but suffered severe injuries of the spine and lower extremities. All of these accidents occurred during training exercises or drills, supervised by qualified, experienced seafarers.

### **Varied**

The causes of accidents were varied. Some involved malfunctions of the lifeboat equipment or operational misunderstandings; others human error or miscommunication. An example of miscommunication can be seen in an incident involving a bulk carrier fitted with two fully enclosed lifeboats each with a capacity of 25 persons. Both lifeboats were designed with on-load/off-load release mechanisms. The off-load mode – used once the boat is waterborne – required the removal of the safety pin and the pulling of a release handle in the wheelhouse to release the lifeboat from the ship. If the lifeboat was not yet in the water, the crew had to pull the safety pin and lift the safety interlock.

### **causes**



The Master was a Russian national newly in command, and the remaining crew members were Ukrainian, Polish, Chinese and Sri Lankan. The working language onboard was English. The whole crew, except the Master, had worked together for several months and were fully familiar with the launching procedures per the

company/ship safety manual. The Master and several other crew members were in the lifeboat for the drill. The Chief Officer monitored the drill on deck. While the lifeboat was being lowered, the CO noted an increased river current and stopped the lifeboat before it reached the water. He notified the Master via VHF radio of the situation. The Master, believing the boat was waterborne, replied he was starting the motor. It was understandably very noisy within the lifeboat at this time, so he was unable to hear further communications from the CO. He next tried to release the boat by pulling the release handle, but the safety lock and interlock were still secured. A crew member noticed the Master was attempting to release the lifeboat, and advised him of the necessity to release the pin and interlock. As the pin was removed and the interlock disengaged, the hooks released and the lifeboat fell to the water with a forceful impact. The Master suffered three fractured vertebrae, which resulted in paralysis of his lower extremities. Other crew members suffered minor injuries.

Here, there was no malfunction of launching gear, but rather lack of familiarity of the Master with the launching procedure, and a miscommunication (language issue?) between the Master and the Chief Officer. Directives were sent out by the Owner to all their ships'



crew members regarding the essential need to have all parties confirm procedural steps during launching drills.

### **Complex lifeboat designs**

As the design of lifeboats has progressed, the requirement to understand the mechanics of launching operations has become more complicated. The Club handled a claim in which a deck officer was killed when a lifeboat fell from its stowage level to the ocean below. After the aft hook disengaged during a drill, the boat fell 9 to 10 meters in a vertical position. The lifeboats had been taken ashore a few months earlier for inspection and testing, and then reinstalled by a shore crew. This accident occurred during the first drill in which the boats were lowered to the water. An investigation revealed the crew were not familiar with the hooks or the importance of the reset lever being properly aligned with green marks. The complicated operating instructions and diagrams supplied by the manufacturer were unclear and of poor quality. Owners should contact manufacturers for clearer instructions if the crew members do not understand them.

### **Flawed design and mysterious malfunctions**

Sometimes the design of the launching system is itself flawed. One incident involved a release mechanism of a safety hook which opened without any physical action by the crew. The boat fell over 8 meters to the water causing three crew members to sustain fractures to their ankles, legs and spine. The investigation discovered that when the hoisting wire became kinked on the drum, the mass force of that action caused the hook to release without any contact by a crew member. The recommendation was to replace such safety hooks with a modified version which included a safety lock pin.

Some lifeboat incidents occur which cannot be explained by the experts. Another lifeboat drill injury occurred when a boat was being raised by a winch to within a foot or two of being in the fully stowed position. The winch was automatically programmed to stop at this point, as the rest of the stowing was done by use of a hand crank on deck. All mechanisms were working properly but when a crew member inserted the hand crank to fully stow the boat, the hand crank suddenly began to rotate and whipped around and struck the crew member in the head causing injury and hearing loss. There was no brake malfunction and the incident could not be duplicated in further testing. There was corrosion on the electrical panel and some improper fuses in place, but the investigation was inconclusive as to the cause of the hand crank failure.

With mandatory requirement to perform lifeboat drills Members must properly train their crew members in all aspects of the procedures for launch and retrieval of the boats. The lessons learned from the prior incidents can be summarized:

- The entire crew should be capable of operating the lifeboat systems, easily understanding the mechanics and procedures even with minimum training or experience.
- Communication between the crew during drills must be clear, with confirmed completion of each step throughout the exercise.
- When the design of the lifeboat launch system and its components are complicated, Members should consistently train on the operation, repair and maintenance of the entire lifeboat system. If necessary, require that the manufacturer supply easily understood instructions and diagrams to explain the proper operation OR create a common operating procedure safety manual independent of the manufacturer instructions.

### **Constant training**

The only remedy for human error is continuous training and adequate risk assessment procedures. The most effective training for the seafarers is for them to know why something is done a particular way, to better understand the procedures – not just remember them. As a result their understanding gives the crew members more confidence in the systems. Training should specifically address the launching of lifeboats. Drills must be reliable and safe with minimum risk to those participating. The IMO amended SOLAS in 2006 and 2008 to address conditions under which lifeboat drills are conducted, introduce changes to the maintenance and inspection requirements, and drills without requiring crew members to be onboard the boat. The review and studies included guidance for the launch of free-fall lifeboats during drills, and the servicing of launching systems and on-load/off-load release mechanisms. The intent is to prevent accidents and instill confidence in the crew members during abandon-ship drills.

---

Inséré 17/09/16 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 17/10/16

## **Euronav veut discipliner le transport de pétrole**

La compagnie belge, premier transporteur mondial de brut indépendant, a doublé sa flotte au cours des deux dernières années. Elle veut être le bon élève d'un secteur critiqué.

Lundi 17 juillet. Depuis 2 h 30 du matin, l'Alice est amarré au terminal pétrolier de Rotterdam. Le géant des mers est un VLCC (« verty large crude carrier » ou « très grand transporteur de pétrole brut »). Et le nom de son propriétaire est inscrit en lettres géantes sur la coque : Euronav. « C'est quelque chose que la plupart des armateurs ne font pas, explique Hugo De Stoop, directeur financier de la compagnie belge. Parce qu'en cas de catastrophe pétrolière, on voit tout de suite votre nom. On ne raisonne pas comme ça. Nous faisons en sorte que ce genre de catastrophe n'arrive pas, et nous sommes fiers de notre travail. » L'Alice a récupéré une cargaison de pétrole iranien d'un autre navire d'Euronav (le Sara, sous contrat avec le groupe français Total) au large de la Grande-Bretagne, avant de la décharger au Havre. De là, il est venu à Rotterdam pour embarquer deux millions de barils de fuel lourd dans ses 18 cuves. Destination : Singapour. Le chargement prendra une semaine : le bateau est rempli à un rythme très précis, afin de ne pas le déstabiliser. « Et il faudra environ 40 jours de navigation pour arriver à Singapour », précise le capitaine Wouter Vanregemorter, qui commande un « super-tanker » dont il a supervisé la construction pour le compte d'Euronav. « C'est un peu mon bateau », confie-t-il avec une pointe de fierté.

Sur les 24 membres d'équipage, il est le seul Belge à bord. Les autres officiers ou sous-officiers sont panaméens ou bulgares, tandis que les marins sont philippins. « C'est évident qu'il y a une question de coûts des marins - tous les officiers sont payés de la même façon quelle que soit leur nationalité -, reconnaît Hugo De Stoop. Mais les Philippines et le Panama sont vraiment deux nations qui se sont spécialisées dans la formation des marins. Nous avons d'ailleurs nos propres écoles dans ces deux pays, ainsi qu'au Honduras et au Salvador. »

## Des escrocs, des pirates...

Tous resteront à bord entre trois et six mois. Profitant du confort offert par l'Alice, VLCC de dernière génération : cabines spacieuses (selon les normes de la marine marchande), cuisine XXL, salles de repos et de sport... L'équipement du pétrolier est lui aussi à la pointe. Avec notamment un système de purification des eaux de ballast à l'ozone pour éviter le transport d'espèces invasives d'un océan à l'autre. « Une option à deux millions de dollars, confie Hugo De Stoop. Mais nous ne faisons qu'anticiper sur une réglementation en cours d'élaboration au sein de l'International Marine Organization. »



Les aménagements intérieurs de l'« Alice » sont particulièrement spacieux. © BB

C'est qu'Euronav est bien décidé à jouer les bons élèves. « Le transport maritime est l'industrie qui a la plus mauvaise réputation au monde », concède Hugo De Stoop. Une industrie « encore trop fréquentée par des escrocs, des pirates et des personnes peu scrupuleuses », n'hésite-t-il pas à affirmer. « Le but d'Euronav, c'est de renverser cette mentalité, défend le directeur financier. Tous nos bateaux sont sur notre bilan belge, et on ne bat pas de pavillons de complaisance. On applique la législation belge - et européenne - qui est beaucoup plus contraignante, et on paye nos taxes en Belgique. Certes, on a un

régime fiscal particulier, qui est très favorable. Mais qui est quand même moins favorable que si on enregistrerait nos navires dans un paradis fiscal. Encore aujourd'hui, nos concurrents créent des sociétés aux îles Vierges britanniques, au Panama ou au Liberia pour acheter un bateau. Nous, on fait les choses différemment. On peut donner de la qualité à nos clients. Toute cette philosophie a fait de nous le numéro un mondial des transporteurs indépendants. »

## Enorme responsabilité

Aujourd'hui, Euronav veut imposer davantage de discipline au marché. Notamment en matière de commandes de nouveaux bateaux. C'est que l'activité de transport est très cyclique. Elle est fonction de la demande mondiale de brut. Pour l'heure, avec la chute du prix du baril, la demande reste vigoureuse. La Chine, notamment, importe beaucoup de pétrole pour se constituer d'importants stocks stratégiques.

Mais le marché dépend aussi fortement de l'offre de bateaux. « Quand le marché est bon, beaucoup de commandes sont passées dans les chantiers, détaille Hugo De Stoop. Quand tous ces bateaux sont livrés, le marché se casse la gueule, jusqu'à ce qu'il puisse absorber cet afflux, par le déclassement des plus vieux bateaux ou la croissance de la demande. Pendant ce temps, plus personne ne passe commande. Quand la demande dépasse l'offre, on a deux ou trois bonnes années, soit le temps qu'il faut pour commander et construire de nouveaux navires. Et ainsi de suite, jusqu'à amener le marché à un niveau de maturité qui ne peut être atteint que grâce à la consolidation de celui-ci. »



Le chargement et le déchargement du bateau font l'objet de toutes les attentions. © DOMINIQUE DUCHESNES

Où l'Alice se rendra-t-il après Singapour ? Le capitaine ne le sait pas encore. Peut-être prendra-t-il la direction du golfe Persique. Ou bien Euronav le repositionnera-il dans l'Atlantique, prêt à embarquer une cargaison de brut en Amérique latine, sur la côte africaine ou en mer du Nord, en fonction du contrat déniché par les « brokers » londoniens, qui mettent en relation les clients (sociétés pétrolières nationales -, en Arabie saoudite, en Iran, au Venezuela... -, « oil majors » -comme Exxon, Total ou Shell -, traders ou raffineries) et les transporteurs. « On essaie

de trianguler, mais le principe c'est l'aller chargé et le retour à vide, explique Hugo De Stoop. L'utilisation moyenne de la flotte tourne autour de 55 %. » Euronav privilégie les clients aux reins solides, dans la mesure où le transporteur n'est payé qu'à l'arrivée. En échange, il doit offrir une sécurité maximale de la cargaison de pétrole. « Les clients sont terrifiés à l'idée qu'il y ait un accident, parce qu'en fine, c'est eux qui vont payer la facture », note le directeur financier. « On récupère la moindre goutte de pétrole, constate Wouter Vanregemorter. Tout "loss of containment" est immédiatement reporté et vous pouvez être blacklisté : ça peut paralyser le bateau, voire toute votre flotte. Pour le capitaine, c'est une énorme responsabilité. Pas question de jouer au cow-boy ! »

BERNARD PADOAN

### ***Croissance express depuis 2014***

Euronav est née de la scission de la division Tanker de CMB en 2004. Aujourd'hui, la société est cotée sur Euronext et le NYSE. Marc Saverys (qui a repris le contrôle total de CMB en 2015) et sa soeur Virginie détiennent respectivement 10,69 % et 5,81 % du capital d'Euronav, au travers de leurs holdings Saverco et Victrix. En 2015, Euronav a réalisé un chiffre d'affaires de 846 millions de dollars (+ 79 %) et un bénéfice net de 350 millions de dollars (contre une perte de 45 millions de dollars un an plus tôt). La flotte d'Euronav se compose de 53 navires, battant pavillon belge, français ou grec, dont 30 VLCC et 20 Suezmax (capacité d'un million de barils). Euronav a pris pour habitude de ne pas commander de nouveaux bateaux. En 2005, la société a racheté le grec Tanklog (16 navires). Elle a racheté Maersk Tanker début 2014 (15 VLCC, moyenne d'âge de trois ans), puis 4 autres VLCC mi-2014, avant de reprendre les contrats de construction de 4 VLCC supplémentaires (dont l'« Alice ») à un concurrent en difficulté en 2015.

B. P.

Journal Le Soir

---

Inséré 19/09/16 DOSSIER Enlevé 19/10/16

## **USCG moves the goal posts**

The US Coast Guard (USCG) has issued a policy letter that streamlines the process for

vessel owners and operators to apply for an extension to their compliance date for installing ballast water treatment systems (BWTS).

According to US law firm Blank Rome, vessel owners and operators may save costs due to delayed compliance date, which would allow time for the approval of USCG type-approved BWTS before other systems are installed.

Owners/operators should therefore review the compliance dates for their vessels and consider applying for an extension if they will face a hardship coming into compliance with USCG's Ballast Water Management rule in light of the fact that there are no type-approved systems thus far or any practical alternatives, Blank Rome said.

Notable updates in the policy letter include removing the five-year limit on cumulative extensions, clarifying 'batch' and supplementary applications, deleting the requirement to submit vessel ballast water management plans (BWMP) with extension requests and allowing extensions to vessels that choose to install 'alternate management systems' (AMS) accepted by the USCG.

Under the original 'Final Rule', vessels have five options to achieve compliance:

1. Installing a USCG type-approved BWMS.
2. Installing an AMS.
3. Use water from the US public water system.
4. Use shoreside reception facilities.
5. Not discharge ballast water in US waters. At present, none of these options are practical for most vessels, apart from the installation of an AMS, but this comes with financial risks that the particular AMS will not USCG type approval in the future.

In response to the difficulties faced by industry, the USCG was challenged to design a compliance policy that was both feasible and conforms to the 'Final Rule' and the organisation worked closely with the industry to come up with practical solutions, Blank Rome said.

As mentioned, there are no USCG type approved BWTS, although three manufacturers have submitted formal applications for approval and more than 20 manufacturers are thought to have systems under test. With regard to extensions, more than 1,600 have been granted, with many more pending approval.

It is key to determine when the vessel in question must be in compliance, as the USCG must receive the extension request within 12 months of a vessel's original compliance date, absent detailed justification as to why the request was submitted late.

To facilitate this process, batch requests may be made for all vessels between 12 and 24 months from their applicable compliance date, provided that the reasons for the inability of each vessel to comply is the same.

The Policy Letter further said that extensions were available to vessels currently in compliance through the AMS programme. BWMPs no longer need to be submitted with extension requests. Rather, a statement must be made that the vessel has a BWMP that it will follow for discharges in US waters. It also removes the five-year cumulative limit on extensions, Blank Rome said.

### **Optimarin ahead of the pack**

Ballast water treatment (BWT) specialist Optimarin has claimed to become the first UV system supplier to meet the most stringent USCG marine water requirements, positioning the Norwegian company for full USCG approval in 2016.

In a series of land-based tests, both the standard MPN (regrowth) method and the more exacting FDA/CMFDA, or 'instant kill', benchmark were successfully assessed.

Optimarin's has sold more than 350 units out of which 270 have been installed. The BWT utilises environmentally friendly UV irradiation and back-flushing filters to wipe out invasive organisms.

Systems employing UV lamps have so far proven their ability to meet the MPN standard, rendering organisms unable to reproduce, but, until now, none has achieved the instant kill capability demanded by USCG.

"This is a great endorsement of our system's effectiveness and the expertise of our team," commented Optimarin CEO, Tore Andersen. "We've been developing our system since founding the company in 1994 and we believe, and testing shows, we have a market leading solution for vessels in our segment.

"USCG approval is crucial, so we're happy to be so far down the line in achieving it. Without a USCG approved system ships won't be able to discharge ballast water in US waters. For shipowners with global fleets and route networks, not having such a system would impact massively on their operational footprint and overall fleet flexibility. It really is a must," he explained.

Testing of Optimarin's system was carried out by DNV GL at the NIVA test facility in Norway. Further tests of remaining water salinities are now scheduled for the spring of 2016, after which approval is expected later in the year. The company is investing some \$3 mill in the approval programme.

Optimarin's type approved Optimarin Ballast System (OBS) is certified by a range of class societies, including DNV GL, LR, BV, MLIT Japan, and ABS.

### **VLCC drydocking surge**

US tanker broker Charles R Weber recently warned in a report that for VLCCs, which are in the highest ballast water capacity range, the convention schedule calls for tankers built before 2011 to install BWTS by the first renewal survey after the anniversary date of delivery in 2016.

VLCCs built after 2011, must install BWTS by the first renewal survey after the convention enters into force on 1st January, irrespective of their building anniversary date.

Although the convention still needs another 1% of the world's tonnage in GT terms to sign up through their flag states to become ratified, it is expected that the figure of 35% needed will be reached by the end of this year.

According to Charles R Weber, this has already led to a surge in large tankers undergoing special surveys and/or drydockings to delay their installation date given the costs involved. This is particularly true of older vessels, for which the installation of systems may not be viable given their shorter lifespan, as the cost could be anywhere between \$1 mill and \$3 mill per installation.

Fitting a BWTS will also increase opex, due to the extra auxiliary consumption needed for the common types of systems during cargo operations, or increase maintenance costs with filtration systems.

In the case of drydockings, this means removing large tankers from the market for up to 20 days, the broker said.

### **Filters**



Filtration equipment manufacturer Filtersafe recently made its first delivery to China from its new Hong Kong Facility. The company, which has Chinese Classification Society (CCS) certification for its range of filtration systems,

delivered a set of BS-1004 filters to an unnamed customer.

The delivery was made from Filtersafe's 5,000 sq m assembly and service centre in Yui Lian, Hong Kong. Established earlier this year to shorten delivery times and allow the company to get closer to its customers, the Hong Kong centre has been designed to cope with the expected growth in the market.

Filtersafe produces a range of ballast water filters, from those for extremely large vessels, such as oil and gas tankers, down to systems for small cargo vessels. They are designed to handle flow rates of between 50 to 4,000 cu m per hour.

The company's customers include BWTS OEMs; De Nora, Wärtsilä, Oceansaver, Evoqua, Optimarin, Mahle, Sunrui, Erma First, Evonik, Ecochlor, BIO-UV, Auramarine, plus others, meaning it is active in Europe, Middle East, North America and East Asia, the company told Tanker Operator.

### Co-operative venture



Radio-Holland BIO-Sea BWTS - see page 32.

Elsewhere, Radio Holland and BWTS manufacturer BIO-SEA have joined together to provide worldwide integration solutions.

Radio Holland provides the installation and service expertise, while BIO-SEA provides its ballast water treatment UV based system range.

This disinfection is undertaken by means of UV-C light. "This happens at 254 nanometers, the optimal wavelength for UV-C light to render micro-organisms inactive. The light penetrates the core of the DNA, and subverts the metabolism of the cells," explained Xavier Deval, business director, Bio-Sea. "What is most important is that the correct UV dose is

applied. Otherwise the ship will not comply with regulations, because the water is not correctly treated.”

The partnership helps to ensure that the BWTS are easily fitted in any type of vessel, newbuildings, as well as retrofits. The projects are conducted by in-house specialists, from 3- D scanning, reverse/forward engineering to installation and commissioning. The global Radio Holland network provides after sales service and maintenance.

Michiel Veen, managing director of Venteville, part of Radio Holland, explained: “These ballast water solutions are available in skid form, but are also modular for integration in existing engine rooms. Besides our existing disinfection solutions based on chloride, these UV-C light systems complete the Radio Holland portfolio. This enables us to provide a cost effective solution for every vessel with a ballast water system. Something we realise is very important because of the extra costs that the new legislation entails.”

Radio Holland told Tanker Operator that the systems were not explosion proof and if fitted on board tankers, must be placed in the engine room or pump room.

---

Inséré 21/09/16 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 21/10/16

## Master Dies During Enclosed Space Rescue



While discharging an oil cargo from a tanker, an oil sampler (similar to that shown in the photograph) was lost to the bottom of tank 3P. It was decided that once the discharge was finished and crude oil washing completed, the sampler would be retrieved before loading the next cargo into 3P to avoid any potential damage to the ship's equipment from the sample bucket or tape. Once empty, the tank was ventilated. Over several days the tank atmosphere of tank 3P was measured using an explosimeter and sample hose. Although oxygen was near normal levels, HC was at 57% of LEL on day one of

ventilation and 38% of LEL on day two. After discussion, it was agreed that entry into 3P tank would start the next morning (day three) if the gas levels were 'less'. The next morning, the tank atmosphere of 3P tank was found to be 20.6% oxygen, with HC at 26% of LEL. Tank entry equipment was prepared and placed near the tank access hatch; breathing apparatus (BA) sets, emergency escape breathing devices (EEBDs), stretcher and heaving lines. The Master was shown the risk assessment and work permit for enclosed space entry and although the HC LEL was indicated at 26% he stated that the oxygen content was good. It was decided that two crew should go in, each wearing an EEBD. Two crew members entered the cargo oil tank via the tank access hatch each with an EEBD worn over the shoulder, a torch and a personal gas meter. Several other crew members and the Master were in attendance at the tank access hatch. The lead crew member proceeded down to the first platform and checked the atmosphere across the platform with his gas meter. The second crew member then proceeded down the stairs to meet him. This was repeated for the remaining platforms until they reached the tank bottom almost 20 metres below the main deck. The lead crew member then reported feeling dizzy and heard



his personal gas meter alarming. The second crew member reached the tank bottom and instantly felt the effects of the gas inhalation; he also heard his personal gas meter alarming. The lead crew member shouted and gestured to the second to wear his EEBD and leave the tank. The lead crew member felt dizzy and immediately proceeded to exit the tank. The second attempted to don his EEBD and activate it but collapsed soon afterward. Meanwhile, on deck, the Master entered the tank with an EEBD worn over his shoulder. Although another crew member warned the Master not to enter the tank the Master nonetheless proceeded into the tank. Two crew members on deck donned the BA sets already available at the entrance.

Source: NI

---

Inséré 23/09/16 Historiek Historique Enlevé 23/10/16

## **La marine française et la sécurité des chrétiens du levant au XIXème siècle (1815-1878).**

Patrick LOUVIER, Agrégé d'histoire, docteur en histoire, enseignant au lycée Alexandre Dumas (Saint-Cloud)

Entre 1770 et 1815, la prééminence de l'Europe bouleverse le rapport de force entre l'Occident chrétien et le monde arabo-musulman et couronne de succès la plupart des interventions armées au Levant où elles précipitent d'anciens mouvements centrifuges. Sans renoncer à leurs sphères d'influence régionales, la Grande-Bretagne, la Russie et l'Autriche définissent après l'effondrement du Premier Empire une politique de statu quo en Méditerranée orientale. La France s'associe à ce processus qui lui permet de renouer dès 1816 avec le vieux partenariat franco-turc. Pour neutraliser la question d'Orient et contrecarrer l'influence russe, l'Angleterre et la France encouragent après 1830 l'Égypte et l'empire ottoman à conduire des réformes libérales. Les enjeux religieux et humanitaires motivent également la politique proche-orientale du Royaume-Uni et de la France dont les opinions voient dans l'islam une « anti-civilisation », xénophobe et fanatique, haineuse de tout progrès matériel et moral.

Les chrétiens d'Orient sont les premiers bénéficiaires de cette occidentalisation. Leur spectaculaire essor se traduit par un fort accroissement démographique, un enrichissement généralisé et une place décisive dans la renaissance intellectuelle arabe en Syrie, au Liban comme en Égypte. Ce dynamisme répond aux attentes de l'opinion éclairée occidentale et tout particulièrement française. Aucun autre pays n'arrive en effet avec une telle conviction sa présence au Proche-Orient à la cause chrétienne. Au-delà des sympathies religieuses et des motivations politiques, les Français voient dans ces chrétiens d'Orient les acteurs privilégiés de l'occidentalisation du monde arabe. Au milieu du siècle, l'identification des Maronites à la cause de la " Civilisation " devient ainsi un lieu commun. Si le XIXème siècle est bien leur "Siècle d'or", les chrétientés orientales sont les cibles récurrentes d'une large fraction du monde arabo-musulman que l'hégémonie occidentale épouvante et scandalise. Les Grecs-Orthodoxes de mer Egée et de Turquie durant les années 1820, puis les Maronites et les chrétiens de Syrie au milieu du siècle sont les principales victimes des massacres qui annoncent l'annihilation des Assyro-Chaldéens et des Nestoriens, des

Arméniens et des Jacobites dans les trois dernières décennies de l'empire ottoman. Afin de prévenir l'échec du processus réformateur qu'ils soutiennent, le Royaume-Uni et la France développent un dispositif d'ingérence humanitaire qui repose en premier lieu sur la diplomatie, la presse et l'action proprement charitable, comme la collecte de fonds et la création d'orphelinats. Le recours direct et indirect aux forces armées complète ce système de surveillance et de dissuasion.

L'histoire de l'interventionnisme humanitaire français au XIXe siècle est dominée par le détachement en Syrie d'une force de pacification de sept mille soldats aux lendemains des massacres du Liban et de Damas en mai -juin 1860. L'impact de l'expédition de Syrie fut de toute évidence important. Cette intervention a ainsi largement cristallisé en métropole un attachement durable pour la chrétienté proche orientale qui devient pour trois générations la "France du Levant". L'expédition de Syrie donne toutefois une image tronquée de l'implication humanitaire armée française en Méditerranée orientale. En premier lieu, les acteurs et les témoins de l'intervention l'ont jugée avec sévérité et se prononcèrent en faveur d'une protection plus complexe associant une surveillance navale à une force de gendarmerie indigène (musulmane ou chrétienne) sous encadrement européen. Cet engagement doit être replacé en outre dans un ensemble beaucoup plus large de missions de surveillance, d'évacuation et d'interposition, où l'élément naval prédomine. Quelles sont les formes, les limites techniques et politiques de ces interventions navales humanitaires au Levant ? Quels regards les officiers de la station ou division du Levant ont-ils porté sur ces missions ? Au-delà des réactions épidermiques et des préjugés, quels sentiments leur inspirent les minorités chrétiennes du Levant et leurs aspirations ?

Les fonds du Service Historique de la Marine (Vincennes) offrent une documentation irremplaçable sur laquelle nous avons bâti notre recherche en nous attachant tout particulièrement aux six décennies qui séparent l'émergence du droit d'ingérence européen dans les affaires arabo-musulmanes de Méditerranée (1815) du blocage du processus réformateur dans l'empire ottoman (1878/79).

## **L'émergence d'une doctrine et d'une pratique navales humanitaires (1815-1840)**

Alors qu'il est un enjeu de second ordre au début de la Restauration, le sort de la chrétienté orientale devient en France un intérêt tant moral que diplomatique important au début des années 1830. Cette rapide évolution est liée à l'engagement naval croissant de la France durant la guerre d'Indépendance hellénique qui contraint les agents de la Restauration à définir et à préciser les principes et les formes de leur ingérence humanitaire.

### **Les enjeux religieux dans la politique navale française au Levant (1815-1820)**

Engagé sous le règne de François Ier, le partenariat franco-ottoman permet progressivement à la France de bénéficier de privilèges (reconnus par les traités dits "de capitulation") juridiques, commerciaux et religieux. Sans représenter les intérêts les plus importants, les concessions religieuses constituent dès le règne d'Henri (1589 -1610) un enjeu d'une certaine importance. Dans les décennies qui suivent, la protection diplomatique et consulaire française couvre une partie du monde catholique à l'Est de Malte. En mer Egée comme en Terre Sainte, le roi de France s'impose, au nom du Saint-Siège, comme le protecteur naturel des catholiques européens et des religieux latins. Des liens réguliers s'établissent enfin au XVIIe siècle avec les Maronites et les rameaux "uniates" des églises nestorienne, syriaque et arménienne. Les 150 000 Maronites du Liban, mais également les Syriens catholiques bénéficient ainsi de la bienveillante

sollicitude des ambassadeurs de France. Que représentent au début de la Restauration ces liens séculaires ?

Avec la suppression de l'ordre de Jésuites en 1773, l'influence de la France a décliné sans perdre sa prééminence au sein de la chrétienté catholique levantine. Sous la Révolution et sous l'Empire, cet affaissement s'accroît. Les religieux français en Terre Sainte ont ainsi pratiquement tous disparu en 1820, ce qui place la garde (« custodie ») des Lieux Saints entre les mains des religieux espagnols et italiens. Aucune relation durable ne peut s'établir entre la France révolutionnaire et impériale et les chefs maronites tant les divergences religieuses et politiques sont importantes. Ce divorce n'est pas comblé, loin de là, au début du XIXe siècle. Au début de la Restauration, les rapports des officiers de la Station du Levant, pétris pour la plupart des idéaux des Lumières montrent par leur silence ou leurs boutades l'indifférence méprisante que leur inspirent les chrétiens et juifs orientaux, que l'opinion libérale juge "avilis, dépravés par des siècles de tyrannie turque et musulmane". Que la France demeure la "protectrice naturelle" des catholiques d'Orient n'a pas toutefois disparu des mémoires orientales. A la surprise des marins de la Station, le souvenir du patronage français demeure ainsi très vif en 1816 dans les Cyclades où vivent quinze mille catholiques, les Latins de l'Archipel, qui manifestent bruyamment leur attachement aux Bourbons en arborant des cocardes blanches.

Comme l'effondrement du Premier Empire a sonné le glas des ambitions françaises dans l'Adriatique et la mer Ionienne, le gouvernement de Louis XVIII concentre ses efforts diplomatiques et ses moyens navals vers la mer Egée et l'Asie Mineure où les intérêts nationaux sont dans un état déplorable. A Smyrne, dans les échelles du Levant (Alep, Saïda, Beyrouth, Tripoli de Syrie), en Macédoine (Salonique, aujourd'hui Thessalonique), comme en Grèce (Modon, Coron), notre commerce souffre des mêmes maux: le déclin des textiles du Languedoc, la concurrence des marins grecs de l'Archipel, l'insécurité chronique de la Mer Egée. Modestes, les moyens de la station du Levant ne sont pas insignifiants. On déploie six bâtiments en 1816, dont une frégate ; deux années plus tard la station aligne cinq unités. Les objectifs de cette présence sont associés au redressement de l'influence politique et commerciale au Levant. La reprise des travaux hydrographiques dans les îles de l'Archipel (1816-1821) et l'assistance que la Marine accorde en 1817-1818 à la mission archéologique du comte de Forbin montrent parallèlement la volonté de renouer avec la tradition savante de la marine de Louis XVI. Les intérêts des catholiques d'Orient ne sont pas comptés au début de la Restauration parmi les objectifs avoués de ce relèvement naval. La défense des Lieux Saints et des intérêts catholiques en Orient constitue toutefois un enjeu complexe. La protection des Lieux Saints représente un patrimoine dynastique que Louis XVIII, descendant de Saint Louis et "frère du roi martyr" n'entend pas abandonner. Les honneurs liturgiques qui consacrent la prééminence française dans les affaires catholiques et l'appui des missionnaires, si bien informés des affaires proche-orientales, forment en outre un ensemble de droits et d'atouts d'autant plus précieux que notre redressement régional doit alors s'insérer dans le concert des Nations. Mineurs, les intérêts moraux et charitables, que l'on appelle alors les « intérêts de sentiment » représentent les enjeux que l'opinion instruite connaît le mieux. Depuis le XVIIIe siècle, le sort des chrétiens d'Orient suscite la compassion. Les sentiments proprement philanthropiques ou humanitaires ne sont pas moins forts que la sympathie confessionnelle. Evoquant le soutien accordé aux Pères de la Terre Sainte par l'ambassade de France sous le Consulat, Chateaubriand avait exalté en 1811 dans « L'Itinéraire de Paris à Jérusalem » la vocation bienveillante de la France qui veille "jusqu'au fond de l'Asie à la défense du misérable et protège le faible contre le fort" .

A la suite de Chateaubriand, les voyageurs français en Orient associent à la Terre Sainte les thèmes de la chevalerie et de la grandeur nationale. Dans la dédicace de son voyage en Orient, le comte de Forbin (1779-1841), directeur des Musées, rappelle en 1819

l'enracinement séculaire charitable de la Maison de France en Palestine: "Le nom de vos illustres ancêtres protège encore Bethléem, le Thabor et le Saint-Sépulcre. Partout le voyageur est rassuré à la vue de cet emblème des lis qui rappelle les plus nobles idées de gloire et de justice". Que la France puisse encore faire entendre ses droits sur les chrétientés catholiques d'Orient demeure toutefois en ces années 1815-1820 un objectif bien incertain et dont la diplomatie seule est l'instrument.

## Les chrétiens d'Orient dans la tourmente des sécessions grecque et égyptienne (1821-1840)

Si les grandes puissances européennes avaient choisi en 1815 de fermer la question d'Orient, l'insurrection grecque de 1821 déstabilise pendant deux décennies la mer Egée et le Levant que se disputent de 1831 à 1840 le vice-roi d'Egypte, Muhammad Alî, et les Ottomans. Les bouleversements qui agitent la Méditerranée orientale durant la Guerre d'Indépendance hellénique et les deux guerres turco-égyptiennes (1831- 1833 ; 1839-1840) vont rapidement développer la dimension humanitaire d'un engagement naval français et européen que les contemporains associent très vite à l'émancipation des Grecs, puis à la question des chrétiens d'Orient.

### **L'inéluctable ingérence navale (1821-1830)**

Dès le début de l'insurrection hellénique (mars-avril 1821), l'indiscipline et la désorganisation des forces ottomanes font planer sur toutes les communautés européennes du Levant le risque de violences xénophobes. L'inefficacité des interventions consulaires rend immédiatement nécessaire la collaboration des forces navales. Les Latins de l'Archipel sont également placés dès l'été 1821 sous la protection de la Marine qui s'étend progressivement en mer Egée sur tous les sujets chrétiens non-combattants du Sultan. Seules ou de concert avec les escadres autrichienne et anglaise, les unités de la Station du Levant multiplient discrètement tout d'abord puis de plus en plus ouvertement les interventions humanitaires. Cette implication navale prend les formes les plus diverses : escorte des prisonniers grecs et turcs désarmés, déplacement des populations civiles, opérations de dissuasion, patrouilles littorales enfin pour débusquer les survivants et les blessés. Ces missions confrontent immédiatement les marins français aux drames et aux embarras de l'ingérence humanitaire. Durant les troubles de Smyrne de 1821, les autorités turques dénoncent la protection consulaire et navale européenne qui encourage les " terreurs paniques " dans les quartiers arménien et grec et suscite l'indignation haineuse des " Turcs des classes inférieures ". A la requête du mollah de Smyrne, les consuls consentent à faire débarquer les Grecs qu'ils hébergent à terre. Cette mesure s'avère toutefois incapable de prévenir une nouvelle panique quand, deux jours plus tard, l'annonce de troubles à Constantinople provoque un regain de violences xénophobes et antichrétiennes. La protection navale dont bénéficient les Latins de l'Archipel depuis 1821 y renforce les années suivantes leur espoir d'être délivrés des pressions fiscales turques. L'importance de la réconciliation franco-ottomane relancée solennellement en 1816, impose le 15 janvier 1825 une mise au point ministérielle. " Si nous avons le droit de protéger l'exercice du culte et les Etablissements qui y sont consacrés, nous ne pouvons prétendre à mettre sous notre sauvegarde la propriété des habitants et tous leurs intérêts, étrangers à la religion (...)" . En dépit de ces embarras, la légitimité de l'intervention humanitaire n'est jamais remise en cause. Les instructions de janvier 1825 qui imposent «une stricte neutralité entre les parties belligérantes », invitent le chevalier de Rigny à " adoucir les fléaux de la guerre et de rendre aux individus (...) que l'on peut sauver tout le

recours que l'humanité prescrit ". " C'est un devoir », ajoute non sans emphase le baron de Damas, que la Marine Royale a toujours rempli avec autant d'honneur que de zèle ". Cet excessif "toujours" fait écho à l'engagement humanitaire déjà notable des forces navales. Dès la fin des Guerres françaises, les Etats européens ont en effet pris la résolution d'éradiquer la course barbaresque et d'obtenir la libération des captifs européens. Si le bombardement d'Alger a été mené en 1816 par les Anglo-Hollandais, la Marine royale participe en 1819 à une croisière d'intimidation le long des côtes maghrébines. Parallèlement, la station du Levant est engagée après 1815 dans la répression de cette basse piraterie que les croisières estivales de l'escadre ottomane ne parvenaient pas à réduire.

Le déchaînement de la piraterie hellénique après 1824, le spectre d'un massacre généralisé des Grecs du Péloponnèse, l'intervention de la Russie ainsi que le philhellénisme de leur opinion publique entraînent vers l'ingérence les Puissances occidentales. Engagé par la convention de Londres du 6 juillet 1827, ce processus aboutit à la bataille d'interposition de Navarin (20 octobre 1827), que suit en 1828 le détachement dans le Péloponnèse du corps expéditionnaire du général Maison précipitant l'évacuation des forces ottomanes. Quels sentiments ces missions inspirent-elles aux Marins français ?

De la compassion et de la fierté sans aucun doute, de voir enfin la Marine renouer avec le succès après les années sombres du Directoire et de l'Empire. Après avoir participé en 1828 à l'évacuation sur Syra des habitants de Chios, pourchassés par des irréguliers grecs, un aspirant écrit: " Ils seraient morts de faim, mais notre pavillon blanc parut; (...) nous sauvâmes les malheureux habitants ". Sans adhérer au philhellénisme de leurs contemporains, les officiers sont par leur formation et leurs origines sociales les enfants du siècle des Lumières dont ils partagent les préjugés sur le monde oriental. Fourbe, lâche, égoïste, le Grec demeure un Européen qui peut, libéré du joug ottoman, espérer retrouver son héritage moral. Sympathique (" bon par caractère, incapable de perfidie »), le Turc est en revanche le barbare né, " que le fanatisme rend féroce " et dont le seul credo est la force

Le spectacle des villages et des campagnes ravagés par les troupes ottomanes et égyptiennes fait oublier les atrocités commises par les irréguliers et les forbans grecs. Il justifie la légitimité d'une lutte générale contre le monde arabo-musulman, que l'on croit alors incapable de se réformer. L'effondrement de la tutelle ottomane et des empires ibériques en Amérique Latine paraît donc aux marins les plus libéraux les mêmes signes d'une dissolution générale de l'Obscurantisme et de l'Intolérance. "Après avoir vu les Révolutions américaines », écrit avec fierté en 1829 un vétéran de Navarin, " il m'était réservé de prendre part aux efforts tardifs faits par l'Europe civilisée pour arracher au cimetière turc les restes des Hellènes " militaire égyptien. La répression féroce des émeutes antichrétiennes de Damas durant l'été 1833 confirme en effet l'indignation que suscitent les projets réformateurs de Muhammad 'Alî.

Si l'occupation égyptienne du Proche-Orient garantit la sécurité et facilite l'émancipation des chrétiens d'Orient, l'effort militaire épuise les finances d'un Etat rural. Devant la menace d'une contre-offensive ottomane, la tutelle fiscale égyptienne sur le Liban et la Syrie s'accroît. L'année suivante, l'insurrection générale de la Montagne libanaise puis les raids des escadres anglaise, autrichienne et turque brisent la résistance de l'armée égyptienne, dont les débris se retirent au delà de l'isthme de Suez au début de 1841.

## **Succès, incertitudes et limites de l'instrument naval (1841-1878)**

Les trente cinq années qui séparent la fin de la seconde crise de Syrie (1841) et la crise d'Orient de 1875-1878 représentent une période bien distincte dans l'histoire du Proche-

Orient. La fin de l'occupation égyptienne replace en 1841 toute l'Asie Mineure sous la tutelle ottomane. Cette restauration ne marque pas toutefois l'arrêt de l'expérience modernisatrice amorcée par Muhammad 'Alî. Le sultan Abdül Madjîd (1839-1861) et ses successeurs, Abdül Aziz (1861-1876) et Murâd V (1876) s'engagent en effet dans une politique réformatrice de grande ampleur (les *tanzîmât*) dont l'objectif est d'intégrer l'empire ottoman à l'Europe. Pour satisfaire l'opinion occidentale et consolider le loyalisme de leurs sujets chrétiens, les sultans abolissent par l'édit de Gülhane du 3 novembre 1839 et par le Hatt i Humayun du 18 février 1856 les discriminations séculaires qui frappaient les " Gens du Livre ". Comment appuyer l'occidentalisation de l'empire ottoman ? Au milieu du siècle, les liens économiques, l'encadrement scolaire, une politique d'assistance militaire et technologique sont décrits comme les moyens les plus sûrs de régénérer l'Orient. Les rapports navals soulignent l'importance du commerce, en reconnaissant le travail de sape mené par les congrégations enseignantes. En attendant les fruits de cette " croisade progressiste ", la sécurité des communautés chrétiennes, dont l'émancipation suscite l'indignation d'une grande partie des musulmans, repose sur l'armée ottomane.

### *L'armée ottomane : un protecteur incertain*

Engagée par Sélim III et Mahmûd II, la modernisation de l'armée régulière ottomane s'accélère après 1840 et produit une force de maintien de l'ordre d'une réelle efficacité. Il faut ainsi moins de trois semaines aux troupes de Syrie pour briser en novembre 1850 les troubles d'Alep dont les catholiques syriens avaient été les victimes, le 16 octobre. Parvenant le 18 novembre à Beyrouth, le commandant de *LaBiche* se félicite de cette "prompte" répression que les autorités turques s'empressent de faire connaître sur tout le littoral. Dix années plus tard, aux lendemains des massacres de Syrie et du Liban, la marche des troupes ottomanes est une promenade militaire. Durant l'insurrection crétoise de 1866-1869 et pendant la crise d'Orient de 1875-1878, la discipline forcée régulière des troupes frappe les officiers de la station .

Au plus fort de la crise d'Orient, les rapports navals envisagent ainsi avec calme la sécurité des communautés européennes dans les villes où sont cantonnées des forces ottomanes. Si l'armée turque est bien devenue un outil de maintien de l'ordre efficace après 1840, la protection des chrétiens du Levant demeure doublement incertaine.

En premier lieu, l'oeuvre réformatrice ottomane implique une mise au pas des provinces semi-autonomes, comme le Liban où les Turcs attisent les rancœurs de la communauté druze pour affaiblir les clans maronites. Cette politique de division confessionnelle aboutit à la fin de 1841, en 1842, puis en 1845 à des vagues de violences antimaronites. Le partenariat que les Ottomans tissent avec les Druzes sous-tend également quinze années plus tard le saccage du Sud Liban que l'armée abandonne aux pillards. Ces violences terroristes ne sont pas circonscrites au Liban, mais éclatent en Syrie en 1850 à Alep, puis en 1860 à Damas où sont massacrés plusieurs milliers de chrétiens arabes. La lutte contre les insurgés crétois entre 1866 et 1869 suscite également des émeutes anti-chrétiennes. A des degrés divers, ces désordres illustrent l'indignation d'une frange importante des notables et du petit peuple musulmans qui voient dans les clientèles levantines de l'Europe les scandaleux bénéficiaires d'un douloureux reflux de l'empire ottoman et de l'islam. Le Sultan ne peut affronter systématiquement ces violences sans briser le ressort du loyalisme musulman à sa cause. C'est dans cette perspective qu'il faut comprendre par conséquent le recours aux bandes irrégulières albanaises et kurdes, que l'on déchaîne sur la Crète, le Liban et les Balkans dès que la cause de l'islam semble menacé, ainsi que la passivité criminelle des troupes régulières au Liban en 1841, 1845 et 1860.

### *Les marins français et les chrétiens d'Orient: entre sympathie et dédain.*

L'ambivalence de la politique chrétienne ottomane suscite chez les marins français des sentiments nuancés, tout particulièrement avant 1860.

La lutte pour le contrôle du Proche-Orient que se livrent de 1831 à 1840 l'Égypte et l'empire ottoman sous-tend une vive rivalité franco-russe. L'influence de la Russie et du clergé orthodoxe dans la gestion des Lieux Saints incite alors la Monarchie de Juillet à voir dans les catholiques d'Orient ses alliés naturels. Les marins ont adhéré à cette clientélisation qui flattait leur sens de la grandeur nationale et semblait également contrer les menées occultes de l'Autriche. Plusieurs faits indéniables les encouragent à croire dans la réalité de cette France du Levant: les sentiments francophiles manifestement sincères des Maronites, l'intensification des liens commerciaux, ainsi que la diffusion rapide de notre langue qui supplante l'italien après 1850. La compassion est sans réserve quand il s'agit de décrire la disette des Maronites durant l'hiver 1840 et les tourments qu'endurent les chrétiens de Syrie et du Liban en 1860. " Je ne sais ce que vont devenir toutes ces malheureuses familles chrétiennes » rapporte en novembre 1841 le commandant de *La Créole*, " elles se trouvent sans asiles, sans vêtements, sans vivres"<sup>54</sup>. La passivité des soldats turcs durant la seconde guerre druzo-maronite (mai-juin 1845) suscite l'indignation du contre-amiral Turpin qui flétrit leur apathie, avant de dénoncer " l'odieuse partialité" des Ottomans. La sympathie pro-chrétienne n'est toutefois pas inconditionnelle et heurte de fortes considérations politiques et morales.

Les marins comprennent que la clientélisation des communautés est une des causes majeures de l'instabilité chronique du Levant. "Mille bruits mensongers", écrit en juillet 1841 le commandant de *La Créole*, " circulent dans la montagne. Tantôt ce sont nos vaisseaux qui arrivent, tantôt c'est une déclaration du roi des Français qui reconnaît leur indépendance". Les critiques les plus vives accablent les Grecs " schismatiques " de la mer Egée que l'on tient pour des partisans fanatiques de la Russie. Le 16 janvier 1868, le contre-amiral Moulac dénonce la politique du pire des révoltés crétois et des volontaires grecs qui, soutenus par les encouragements navals russes, contrecarrent les efforts de temporisation ottomans pour appeler " de nouveau l'attention de l'Europe sur la question crétoise ". La volonté des catholiques orientaux de Syrie et du Liban d'échapper à la tutelle administrative et fiscale ottomane suscite également l'irritation et le mépris. Durant la guerre de Crimée, le commandant de *La Sérieuse* rapporte dédaigneusement l'enthousiasme pro-français des chrétiens de Syrie en rappelant leur brutal ralliement aux Ottomans à la fin de la crise d'Orient de 1840. Au-delà des préjugés ordinaires sur la " duplicité " des Levantins, la méfiance des officiers est dictée par une analyse pessimiste de la situation proche-orientale. Sans illusions sur la tolérance religieuse des Turcs ni sur l'efficacité immédiate de leurs réformes, les rapports navals du Second Empire y voient pourtant un mal nécessaire que l'insoumission chronique des minorités chrétiennes compromet.

L'intérêt général de la modernisation ottomane cantonne les sentiments pro-chrétiens des marins de la station du Levant dans de très étroites limites. Le sens du devoir et le très haut degré du patriotisme des marins les disposent en outre à juger avec sévérité l'égoïsme communautaire chrétien. En mars 1869, le refus de toute réforme dans les Sporades que certains insulaires pensaient arrêter en détachant des émissaires à Constantinople, à Londres et à Paris suscite la colère du commandant de *La Salamandre*. Les intrigues des Maronites et des catholiques de Syrie suscitent également la désapprobation des marins. Les accusations d'insubordination émaillent les rapports d'autres officiers après 1841. Loin d'être bien accueillies, les aspirations sécessionnistes ne reçoivent qu'une éphémère

attention durant l'expédition de Syrie de 1860 -1861 et sont généralement tenues pour de dangereuses chimères.

### *Incertitudes et limites des interventions navales*

L'engagement des forces armées dans les drames humanitaires qui ensanglantent le Proche-Orient entre 1841 et 1875 est très imparfaitement connu à l'exception (notable) de l'expédition de Syrie de 1860-1861 que les ouvrages généraux tiennent pour la seule intervention pro-chrétienne. Plusieurs hypothèses viennent à l'esprit pour interpréter cette attention exclusive.

Durant et après les "massacres" du Liban de 1841 et de 1845, l'opinion française a sévèrement jugé la Monarchie de Juillet. Cette sévérité est de toute évidence suspecte car elle émane de cercles ulcérés par la victoire anglo-turque en Syrie en 1840. En flétrissant " l'inaction navale " de la France au Levant, les adversaires de Guizot alimentent la thèse d'une politique étrangère d'abandon, que les historiens officiels de la III République ont repris par anglophobie. Ces critiques sont donc à replacer sur le même plan que les débats qui accompagnent l'affaire Pritchard (1844) et le droit de visite (1841-1845).

Les principes de l'ingérence navale humanitaire demeurent des impératifs clairs jusqu'à la fin de la Monarchie de Juillet. Par conviction, la défense des chrétiens d'Orient préoccupe Guizot qui sait l'enjeu régional de cette clientèle entreprenante. Evoquant le sort des insurgés crétois en 1841, le ministre de la Marine et des Colonies nuance les consignes de neutralité qu'il fournit au commandant de *La Minerve*: " Je n'ai pas besoin d'ajouter que dans le cas où il s'agirait de sauver des proscrits ou de soustraire à la vengeance du vainqueur les vaincus ( ... ), il n'y aurait plus lieu de se renfermer sur l'attitude passive ( ... ); l'humanité a des droits que rien ne peut faire méconnaître ".

L'intervention humanitaire n'a pas été sans résultats dans les eaux crétoises où les deux frégates déployées évacuent durant l'été plusieurs dizaines de volontaires Grecs. Le 5 juin 1845, alors que la seconde guerre druzo-maronite fait rage, la mission des bâtiments de la station est "de montrer le pavillon (...) pour veiller aussi efficacement que possible à la protection de nos nationaux, et sauver d'une mort certaine les victimes, poussées par la guerre sur le rivage (...) ".

Les contraintes matérielles, mais surtout politiques n'ont toutefois cessé d'entraver les bâtiments de la Station dans les eaux syro-libanaises après 1840. S'il n'y pas eu "d'abandon naval" des Maronites du Liban, les années 1841-1845 montrent une frilosité, un excès de prudence qu'il faut replacer dans la situation délicate où se trouve la France aux lendemains de la crise d'Orient de 1840.

De toute évidence, les moyens ont manqué aux heures les plus tragiques de la première guerre druzo-maronite durant l'hiver 1841. La réduction des forces de la Station après le rappel de *La Bougainville* ne laisse qu'un seul stationnaire, *La Créole*, dont le commandant au début de la guerre immobilise son grand canot à Djounié pour y accueillir le patriarche des Maronites et quelques religieux. Une petite escadre est déployée en 1842 au Levant où le baron de la Susse mène deux vaisseaux, *Le Santi Petri* et *L'Inflexible*. Ralliant Toulon au début de 1843, le contre-amiral de La Susse y laisse un vaisseau, trois corvettes, trois bricks et un bâtiment à vapeur. Cette force ne connaît pas de modification majeure durant les deux années suivantes. Quand les massacres de 1845 éclatent au printemps, les moyens navals sont donc loin d'être négligeables. C'est alors la normalisation des relations franco-ottomanes qui limite la portée de l'action humanitaire navale. Durant les troubles qui agitent la Crète et la montagne libanaise en 1841, les risques d'une complication diplomatique obsèdent les agents consulaires et navals. Durant l'été 1841, le commandant de *La Créole* appréhende à plusieurs reprises l'effet calamiteux que produirait une forte



escadre sur les populations du Liban. Le capitaine de corvette Février Despointes admet toutefois que cette prudence met à nu les intérêts immédiats de la France et nuit à son prestige. En octobre 1841, alors que toute la Montagne bruit des rumeurs d'une insurrection, le commandant de *La Bougainville* recommande une présence plus systématique en dépit des mises en garde consulaires. Le lent et difficile retour à la normale au Liban durant l'année 1842 correspond en effet à une très sensible amélioration des relations franco-britanniques, facilitée par le départ des contingents anglais de Syrie et l'échec relatif des missionnaires protestants. Ces circonstances favorables et la priorité que le gouvernement accorde aux affaires de Grèce et de Tunisie se conjuguent pour une politique d'apaisement à laquelle les chefs de la station, La Susse et Parseval-Deschênes, sont favorables. Alors que la réorganisation administrative du Liban suscite l'irritation des Maronites, le commandant de *La Créole* détache en 1844 un officier à Tripoli pour "faire connaître à tous les chefs en opposition qu'ils n'avaient qu'une protection morale à attendre de la France (...)". Au début de la guerre de 1845, la peur de déchaîner les esprits paralyse l'action navale au Levant. Le détachement en août d'une frégate, *La Belle Poule*, ne renverse pas la prudence du gouvernement. L'assassinat d'un religieux français, la libération de son assassin, puis l'arrestation d'un agent arabe du consulat de France à Beyrouth imposent un coup d'arrêt à cette politique d'effacement. Mobilisant *La Belle Poule* qu'il dirige sur Djounié, le consul général Poujade fait préparer les 29 et 30 octobre les compagnies de débarquement pour libérer son subalterne. En dépit des plaintes des autres agents consulaires, l'ultimatum français et les manœuvres de *La Belle Poule* redessinent la limite que la France trace entre ses intérêts moraux prioritaires (religieux, protégés et nationaux) et secondaires. Les chrétiens du Liban se trouvent toutefois au-delà de la ligne de cette "protection active".

Sous le Second Empire comme sous la Monarchie de Juillet, la grammaire de la protection humanitaire navale repose essentiellement sur la visite régulière des ports afin d'y montrer le pavillon, rassurer les nationaux et les protégés. Dans la première moitié du siècle, ces visites sont exceptionnelles durant la mauvaise saison (novembre-mars/avril) qui contraint les navires de toutes les puissances à s'éloigner des côtes syro-libanaises à l'exception de rares mouillages sûrs (Beyrouth) pour hiverner dans les eaux grecques (Le Pirée, Corfou, Patras) et égyptiennes (Alexandrie). La généralisation de la propulsion à vapeur au milieu du siècle, l'établissement d'un réseau télégraphique aérien et sous-marin cohérent dans les années 1860-1870 donnent à l'outil naval une souplesse et une rapidité d'action inégalées. En mai 1868, le contre-amiral Moulac justifie son éloignement du Pirée, quartier général à la Station, en rappelant la présence dans ce port d'une agence consulaire reliée par câbles télégraphiques aux grands ports du Levant (Smyrne, Beyrouth) et des Balkans (Salonique). Les entretiens que les officiers de la Station nouent avec les autorités ottomanes, les agents consulaires et les notables chrétiens permettent également d'étendre bien au-delà des côtes le rayon d'influence de la Marine. Durant l'été 1861, l'amiral de Tinan tente d'encourager les réfugiés maronites, accablés par le départ du corps expéditionnaire français, en invitant ses officiers à se déplacer dans l'intérieur en "nombre, en uniforme et armés". Sans être aussi marquantes, des mesures similaires sont rapportées pendant la guerre de Crimée, durant l'insurrection crétoise de 1866-1869 et pendant la crise d'Orient de 1876-1878. Les visites régulières aux établissements religieux de la mer Egée, la présidence aux distributions des prix des collèges catholiques, la participation solennelle aux grandes fêtes religieuses associent après 1860 dans l'opinion levantine la figure du missionnaire et du marin, incarnant chacun la France protectrice et bienfaitrice. Irremplaçable, l'instrument naval présente toutefois, une fois engagé le cycle des violences, des limites que les officiers de marine sentent avec finesse.

En 1841, en 1845 puis en 1861, les fuyards se dirigèrent vers les ports pour se placer sous la protection consulaire et navale, mais le régime et l'orientation du réseau hydrographique

syro-libanais interdit toute opération fluviale, ce qui borne l'activité des patrouilles aux franges côtières, loin des grandes communautés catholiques et chrétiennes de la Montagne libanaise et de Syrie. La dispersion des bâtiments interdit également l'emploi des compagnies de débarquement dont le déploiement exige la concentration d'une forte escadre et de très importantes motivations nationales comme l'assassinat d'un ressortissant français. Tout repose en définitive sur l'effet d'une démonstration, c'est-à-dire l'interprétation que les autorités et les populations levantines tant chrétiennes que musulmanes tirent du déploiement naval et de ses suites. Au-delà des formules conventionnelles sur " le bon effet " des démonstrations navales, les chefs de la station n'obtiennent guère pour les chrétiens d'Orient que des paroles apaisantes et des mesures symboliques. En juillet 1861, l'intensification des patrouilles navales ne dissuade ainsi nullement les extrémistes musulmans, partiellement couverts par les autorités ottomanes, de se livrer aux pires violences sur les chrétiennes réfugiées à Sour et à Saïda, dont plusieurs sont violées à quelques centaines de mètres des navires français.

L'ingérence navale pro-chrétienne n'est qu'une facette ponctuelle et géographiquement restreinte de l'implication française en Méditerranée orientale au XIXe siècle. Elle permet toutefois de pénétrer concrètement les ambiguïtés, les incertitudes et les aléas de ce " devoir d'humanité », que les marins et les consuls français et leurs homologues anglais ont été les premiers à définir et à pratiquer, il y a près de deux siècles, en Méditerranée orientale.

---

Inséré 23/09/16 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 23/10/16

## **"Meteorology For Seafarers"**

BOEK BESPREKING By : Frank NEYTS

Brown, Son & Ferguson Ltd recently published the fourth edition of "Meteorology For Seafarers", written by Lieutenant-Commander R.M. Frampton and P.A. Uttridge. This book aims to present the fundamentals of meteorology and highlight those aspects of particular interest to all seafarers. It does not aim to provide a simple explanation, as this is regularly and professionally done by radio, television and the more elementary text books, nor does it delve into the highly complex explanations provided by research papers; The interaction of the seas and the atmosphere is considered, but no attempt has been made to treat this important subject fully, since there are many excellent works to which the seafarer should refer to improve their understanding. 'Meteorology for Seafarers' is therefore a technical book which aims to explain the complexities of the atmosphere and provide the information needed by professional seafarers aspiring to first class certificates of competency and to students studying for degrees. If at the same time it encourages the seafaring reader to investigate and understand more clearly the forces of nature which affect their daily life, then it will have achieved the full ambitions of its authors. "Meteorology For Seafarers" (ISBN 978-1-84927-056-4) is issued as a hardback. The book, liberally illustrated with engravings, maps and photographs, counts 157 pages and costs \$129.89. The book can be ordered via every good book shop, or directly with the publisher, Brown, son & Ferguson, Ltd, 426 Drumoyne Road, Glasgow G51 4DA, UK. Tel. +44(0)141 883 0141, Fax +44(0)141 810 5931, E-mail: [info@skipper.co.uk](mailto:info@skipper.co.uk), Website: [www.skipper.co.uk](http://www.skipper.co.uk).

---

Inséré 25/09/16 DOSSIER Enlevé 25/10/16

## Reducing atmospheric emissions

If the growth of the past 150 years continues, the current 8 billion tonnes of cargo being transported across the globe annually will soar to 23 billion tonnes per year in the next 50 years.\*

However, with the increasing volumes of cargo being transported annually, rising levels of marine emissions such as SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, particulate matter (PM) and CO<sub>2</sub> from the fuel used to power these vessels, are under close scrutiny by world environmental authorities.

While the global shipping industry is currently responsible for only 3% of greenhouse gases, this contribution has prompted significant changes in the legislated control of emissions. A key concern is the health of communities living in close proximity to shipping lanes.

For example, almost 80,000 ships call into European ports each year, adding significantly to air pollution due to high sulphur and the heavy bunker fuels burnt at sea and also when in port. In Hamburg, for example, the population is in support of urgent action to reduce the sulphur emissions limit.

Another prime example is that of the 30 km Bosphorus Strait, which is one of the most highly trafficked shipping channels in the world. Only 3.6 km wide at its broadest section and less than 1 km at its narrowest, the Bosphorus flows directly through the city of Istanbul, which has a population of some 15 million people.

On average, 140 vessels, including tankers, pass through the strait every day. Owing to strong currents in this channel, ships must use their engines on high power, which can lead to a significant issue regarding shipping emissions and its environmental impact on the city.

Maritime traffic on the Bosphorus is increasing and exhaust emissions (NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub>, VOCs and PMs) from international shipping, as well as up to 300 vehicle and passenger transits, which cross the straits daily, are posing a health and general environmental hazard to the city's inhabitants. This potential human health issue has led to the Turkish government investigating the opening of a new open water channel before the problem increases in severity. And clearly, emissions control is another possible mitigation.

For environmental reasons, LNG and other solutions are occasionally employed to propel commercial shipping, but the majority still use a reciprocating diesel engine as their prime mover, fed by fuel oil. Combustion of bunker fuel in ships generates the same pollution components as those emitted from road transport vehicles and is similar to the emissions footprint from other fossil fuel burning industries, such as electrical power plants.

However, most of the sulphur emissions from land-based transport are eliminated by the use of low sulphur fuels, where the sulphur is removed at the refinery. And, there is also a growing trend for automotive sector NO<sub>x</sub> emissions to be reduced using selective catalytic reduction (SCR) with the addition of urea as a source of ammonia. By comparison, the control of these emissions from shipping has historically been less sophisticated, but the trend is going in a similar direction and is being driven by phased implementation of environmental protection legislation through MARPOL.

Marine pollution is regulated internationally and one of the key international conventions for the prevention of pollution at sea is MARPOL 73/78. Today, countries who have signed up to the MARPOL legislation represent 98% of international shipping.

## **New ECAs**

As for ECAs, a new area, the US Caribbean Sea ECA, covering certain waters adjacent to the coasts of Puerto Rico and the US Virgin Islands was added to the list in January, 2014. Further ECAs are on the horizon for Norway and Japan, and possibly for the Mediterranean and Black Sea and the seas around Mexico, South Korea and, potentially also the heavily used Malacca Strait.

The issue of designating the Malacca Strait as an ECA is the subject of frequent debate, since the diversity and scale of shipping activities in this area is massive and it would be extremely challenging to monitor and enforce the emission regulations for each one. Effectively, this inclusion would mean regulating most of the world's shipping operators. Whilst this might be highly desirable from an environmental perspective, it would also be highly complex.

A phased reduction of SO<sub>x</sub> emissions in ECAs saw the allowable amount of fuel sulphur arrive at 0.1% in January, 2015. Outside of ECAs, the current global limit of 3.5% is likely to be reduced to below 0.5% in 2020 or 2025, depending on an IMO review to determine the availability of fuel to enable implementation of this standard.

In terms of NO<sub>x</sub>, an inevitable by-product of combustion of fuel with air, January, 2016 is expected to herald the IMO Tier III emission limits for ships constructed after that date operating within the North American and US Caribbean Sea ECAs. The Tier III standard represents a 75% reduction in NO<sub>x</sub> emissions compared to current Tier II engines and is valid for marine diesel engines with an output of more than 130 kW power.

Although it remains technology-neutral, the IMO regulation assumes that these standards will be met through the application of abatement technologies, such as selective catalytic reduction (SCR), that can either be used continuously while at sea, or can be activated only when entering the ECAs and thereby reducing commercial shipping & international trade operating costs.

A proposal was published in June, 2013 by the European Commission to regulate CO<sub>2</sub> emissions emanating from the shipping industry. The proposal aimed to reduce green house gas emissions by 2015 to levels 50% lower than those in 1990 through the establishment of a European MRV (monitor-report-verify) scheme. MRV can either be based on the calculation of fuel consumption or stack monitoring. In case of the latter, a monitoring plan is to be submitted to the authorised verifiers no later than August, 2017.

Little can be done to reduce the CO<sub>2</sub> produced by the combustion processes, but there are certainly proven and cost effective methods to reduce NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> (mainly SO<sub>x</sub>) and PM present in the emission stream. Mitigation measures focus on process control and management and detection of postcombustion emissions, to both protect the health and safety of the people on board the ship, and also to reduce environmental impact.

DeNO<sub>x</sub> technology can be retrofitted to the system to reduce NO<sub>x</sub>, while an interesting method of removing SO<sub>x</sub> emissions is the use of seawater for wet scrubbing. No additives are required in this method, as the inherent alkalinity of the seawater is used as the sorbent, and no by-products are produced beyond a slight increase in the natural concentration of sulphate in seawater.

In order to comply with these ever-tightening emission regulations, shipping operators could choose to adopt an integrated approach, which would include the use of lower sulphur content fuel, wet-gas scrubbing for SO<sub>2</sub> removal, SCR for NO<sub>x</sub> reduction or a conversion

to LNG. However, this last option would require technology adjustments, similar to the engine retrofits currently being applied in the automotive industry.

Other emission management measures called for by the legislators include implementing a far higher level of measurement, analysis and reporting during voyages. Emissions, such as oxygen and carbon monoxide levels in the combustion process can be monitored to ensure that the process is functioning optimally. It is also possible to measure different hydrocarbons, such as methane, propane, butane, isobutane and pentane to determine if fuel is escaping from the engine.

Hydrogen sulphide is also often measured and controlled at various different points in the reaction pathway. Urea and ammonia levels also require monitoring to make sure the DeNOx equipment is working well and that the ammonia or urea is not being overdosed, which would result in ammonia 'slip'.

## **Other stakeholders**

The tightening legislation also impacts other players, notably the designers and manufacturers of marine diesel engines, and the associated emission reduction technologies, as well as the refineries implementing sulphur reduction technology to produce lower sulphur bunker fuels (Isfo) for shipping.

This Isfo introduction also impacts the bunker fuel oil stocking locations in the supply chain that hold inventory for ships. As part of this 'shore to ship' emissions reduction scenario, Linde works closely with refineries to supply gases, such as oxygen and hydrogen and implement technology to reduce sulphur levels at these refineries.

Oxygen enrichment technology has come to the fore as a viable and a cost-effective solution for significantly increasing a refinery's sulphur handling capacity, as well as addressing problems associated with contaminants, such as ammonia and hydrocarbons. In addition, analysis of sulphur compounds at a refinery has become a critical requirement and there are several different techniques available to accomplish this.

Linde Gases supports the global shipping industry and its associated supply industries with emissions management and mitigation technologies. A key area is the supply of high precision HiQ speciality gases calibration gas mixtures to the facilities where emissions testing of heavy marine engines is carried out during their development or production, to ensure compliance with emissions regulations.

This requires accurate calibration of the test instrumentation that detects and monitors emissions volume and type. Under the patented brand name HiQ, Linde offers a number of highly tailored calibration gas mixtures and pure speciality gas grades up to 99.99999% purity to ensure consistently accurate analytical measurement. The products are continually evolving to remain relevant to the needs of the industry, for example, as the MARPOL legislation evolves.

With LNG now being seriously evaluated as an alternative marine fuel, Linde has already developed the necessary technology to supply the maritime industry with this efficient and environmentally friendly replacement for bunker oil. The use of LNG allows for a significant reduction in SOx, NOx and CO2 emissions. Other significant advantages are a very low safety risk and the possibility of combining LNG with other fuels in a dual-fuel engine.

Linde is one of the few companies in the world able to deliver a complete solution for LNG - from liquefaction and the safe and reliable delivery, handling and storage of cryogenic liquids to bunkering, vaporising and dispensing.

A shipping company - EMS AG - and Bomin Linde LNG, a provider of LNG as fuel for the marine market, signed the first contract for the delivery of LNG to Germany to be used on a ferry. The technical process for storage of LNG is comparable to bunkering operations for

traditional fuels, but since the LNG is cooled down to approximately -163 deg C, appropriate personnel training is required.

Deliveries to the port of Emden for the ferry are currently covering initial supply requirements, while two LNG bunker terminals are being built at Hamburg and Bremerhaven. Once operational this year, these terminals will be able to supply LNG to ships operating in German ports along the North and Baltic Seas.

*\*This article was taken from a paper published by the Linde Group written by Stephen Harrison, Global Head of Specialty Gases & Specialty Equipment, Germany and Ismail Erihan, Global Product Manager Specialty Gases & Specialty Equipment, Linde Gases, Turkey.*

---

Inséré 27/09/16 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 27/10/16

## Collision and explosion kills nine.



The Nautical Institute has issued Mars Report referring to a fatal accident in which several elements, each of them unremarkable, combined to create a disastrous collision and explosion at

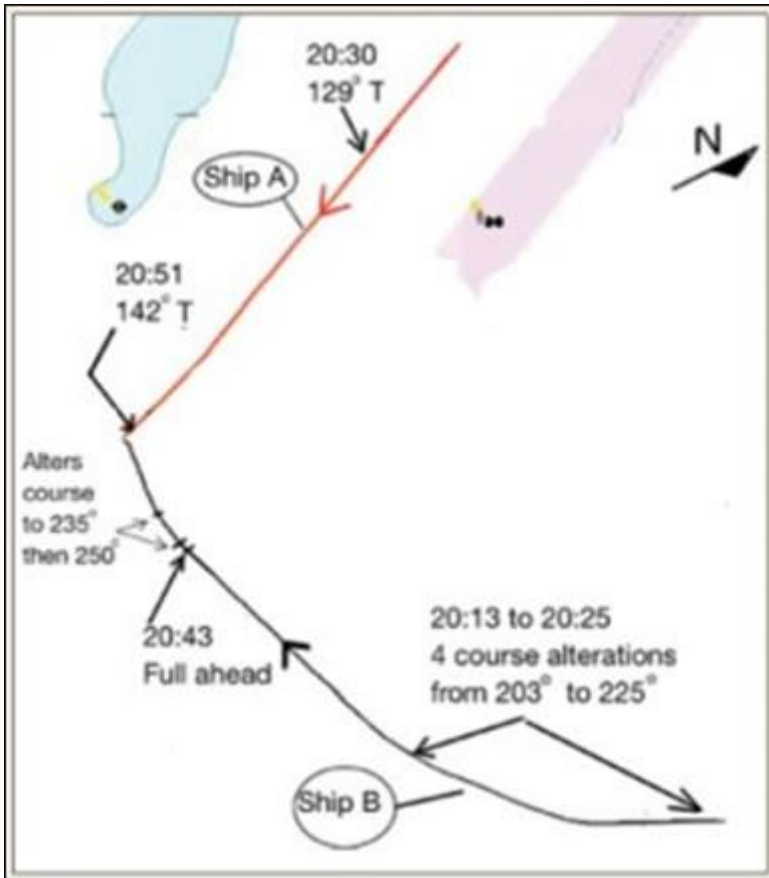
sea. Distraction on the bridge, lack of clarity about intentions, an unjustified assumption and excessive speed all played their part.

### **The Incident**

Several vessels, including Ship A and Ship C, were in a traffic lane heading about 130 degrees true. Ship B was in the process of crossing this traffic lane in order to integrate the opposite-bound lane. Visibility was good and seas were light.

On the crossing vessel, Ship B, the 3rd officer was OOW. The Chief Officer (CO) and the 2nd officer were present on the bridge too, as was a helmsman. The CO was plotting targets on the ARPA radar to assist the OOW. The Master was also on the bridge from time to time monitoring the traffic. Initially, the 2nd officer was setting up the GPS units, but afterwards he was chatting and joking with the OOW and CO in addition to catching up with some work on the chart table. The 2nd officer's presence appears to have been a

source of distraction to the OOW and the CO. The OOW on Ship B stated they would allow Ship A to pass ahead. The OOW on Ship A expressed surprise at this, as he had initially expected Ship B to alter course to port to join the traffic lane. When Ship B's OOW then declared their intention to alter course to starboard, Ship A's OOW considered this as an acceptable course of action for a crossing situation.



Later, the OOW of Ship A had identified that a close quarters situation was continuing to develop with Ship B. He expressed concern on the VHF radio several times; a bigger alteration of course to starboard by Ship B was urgently required. At 20.45, the CO on ship B informed the OOW that one of the targets was a false echo. This was an incorrect assumption and could easily have been clarified by visual observation. In fact, the bridge team had mistaken Ship C, also in the traffic lane, for Ship A, and assumed the actual echo of Ship A was a false echo. In the final minutes before the collision, the team on Ship B also mistakenly identified a fourth ship as Ship A. At 20.52 a collision occurred between

Ship A and Ship B; Ship B was at about 11kt (full ahead manoeuvring) and Ship A was at 13.5kt (full ahead sea speed). A massive explosion occurred on Ship A as a cargo tank ruptured and naphtha was spilt and ignited. The ignited spill engulfed the sea surrounding the two vessels. On Ship A, nine crew members were killed and other crew members injured. Three crew members were injured on board Ship B. Both vessels incurred substantial fire and structural damage as a result of the collision. Shockingly, of the many vessels in the vicinity at the time of the accident only one stopped to assist.

## Findings

- This collision highlights the importance of effective, well-managed lookout techniques with correct implementation of the COLREGs in as bold and timely a manner as possible.
- This case also highlights the importance for vessels to avoid becoming severely restricted by other vessels so as to limit their ability to comply with the COLREGs. Adequate contingency room should always be left to provide an escape route should other vessels appear not to be complying.
- The bridge team on vessel B were continually distracted from their lookout duties by laughing and joking on the bridge among themselves and also with other crew members on the bridge.

- Ship A was considered to be a false echo by the Ship B team, who also mistook Ship C for Ship A. Greater emphasis on comparing ships observed visually against the information presented by the electronic navigation aids was required. | Small and arbitrary alterations of course were made by Ship B without knowing what effect the actions would have.
- There was no use of the 'Trial Manoeuvre' function on the radar of Ship B. The team proceeded with indications of low CPAs and without realising the steady compass bearings with Ship A.

### **Lessons learned**

- Both vessels were proceeding at full speed at the time of collision, yet one of the safest of time-proven tactics is to slow down when unsure of the developing situation or of the intentions of the opposite party.
- Keep the bridge clear of chit chat and business unrelated to navigating the ship when in high risk areas, high traffic areas or at all other times when maximum concentration is needed.
- Course alterations should be as bold as possible so as to make your intentions known to the other vessels.
- When two ships in your vicinity collide and explode, do your best to stay safe but also render what assistance you can to the fellow mariners involved. Do not sail away as if nothing had happened.

**Source: [The Nautical Institute/ Mars Reports](#)**

**Inséré 29/09/16 DOSSIER Enlevé 29/10/16**

## **The Liability Of The Shipowner**

Egypt is one of the first countries, which accessed the London International Convention 1976 on Limitation of Liability for Maritime Claims; the Egyptian Maritime Trade Law No. 8 for the year 1990 was regulated exceedingly in accordance with the London International Convention 1976. The concern of the marine navigation in Egypt is due to Egypt's featured site which joins three continents Europe, Asia and Africa, along with the Suez Canal with its strategic role in maritime navigation. Maritime Trade Law No. 8 for the year 1990 regulated the problems that could be raised concerning maritime navigation including the ship owner responsibilities (Articles 80-90).

The Shipowner Liabilities:

Undoubtedly, the owner of the ship has a liability for his own actions; the owner of the ship also has a tort liability for the actions of the ship's captain, crew, sailors, pilot and any other person in the service of the ship if such actions took place during or resulted from the performance of their duties.

He also has a contractual liability for the captain's obligations ensuing from contracts concluded within the limits of his legal powers.

**The Shipowner Liability Determination Rights:**



Maritime Trade Law No. 8 for the year 1990 (Articles 81 and 82) set the shipowner right to determine his liability regarding the debts. In some cases, he has the right to determine the liability and in other cases which have been stipulated by Article 82 he does not have the right to determine the liability.

The shipowner shall not insist on determining his liability if the claimant proved that the damage results from an act or refraining from an act by the shipowner or his deputy with the aim of causing the damage or by an indifference and recklessness with the knowledge that such damage may happen.

1- According to Article 81, the shipowner has the right to determine the amounts of his liability whatever the type of such liability is; regardless whether the debt is in favor of the state or a public person, if the debt is resulting from the following reasons:

- a) Damages caused by the ship to the harbour's installation, dockyards, water courses, or navigational aids;
- b) Physical and material damages occurring on board the ship, or those connected directly with maritime navigation or the operation of the ship;

2- Article 82 stipulated that the shipowner shall not insist on the determination of the responsibility, if the debt is resulting from any of the following reasons:

- a) Floating a sunken or stranded or deserted ship, lifting its wrecks and lifting its cargo and objects found on it;
- b) Salvaging the ship;
- c) Participating in joint losses;
- d) The rights of the ship's captain and crew and all other persons subservient to the ship shipowner who happen to be working on the ship or whose job is related to serving the ship. Also, the rights of successors and heirs of such persons;
- e) Nuclear damage;
- f) Damage resulting from oil pollution and contamination by other materials.

The Determination of the Amounts Resulting from the Shipowner Liabilities: Under the Maritime Trade Law, any agreement concluded before occurrence of the accident related to the debt and its subject is the determination of the shipowner liability with amounts less than the undermentioned amounts shall be null.

The Maritime Trade Law makes a distinction between claims arising because of physical damages and claims arising for reasons other than physical damages.

#### **Claims arising because of physical damages:**

The liability of the shipowner in the case of physical damages if the total tonnage of the ship does not exceed 500 tonnes, shall be determined by 600,000 EGP; in case the total tonnage of the ship exceeds the before mentioned amount of tonnes, the liability shall be increased by 350 EGP per each exceeded ton.

The Egyptian law gave concessions to the physical damages claims; which are if the amounts assigned to the physical damages are not adequate to fulfill the liability in full; these damages shall have their share in the amounts assigned to other non-physical damages.

Also physical damages have precedence over other damages in distributing the amounts to compensate for these other damages.

#### **Claims arising because of other than physical damages:**

The liability of the shipowner in the case of non-physical damages if the total tonnage of the ship does not exceed 500 tonnes, shall be determined by 300.000 EGP; in case the total tonnage of the ship exceeds the before mentioned amount of tonnes, the liability shall

be increased by 150 EGP per each exceeded tonne. The amounts assigned to non-physical damages which are resulting from one incident shall be considered as one unit for the payment of the compensation of this incident; this is regardless the debts resulting or could be resulted from another incident.

#### **The Shipowner debts:**

In cases where a debt became payable to the shipowner before one of the creditors in one accident, in accordance to the law, the determination of the liability shall not be applicable except to the remaining amounts from a set-off of the two debts. Also, the creditor has no rights to take any procedures on the shipowner properties, if the creditor placed his hands on the compensation amounts or if the shipowner submits a guarantee and the courts accepted this guarantee. And, in cases where the ship owner settled one of the debts that supposed to be distributed before the compensation amounts distribution; he has the right to take the place of the creditor in the distribution by the amounts that he before settled, beside that the shipowner may ask the court to keep part of the compensation amounts which are appropriate to the settlement of the shipowner debt.

#### **Extinctive prescription of the claims:**

The claims of the shipowner liability shall be lapsed after two years from the date of the action which established the shipowner's liability; the validity of the two years' period will be interrupted by sending a registered letter with acknowledgment of receipt, or receiving the documents which are related to the claims, or delegating an expert to assess the damages.

**Source: Youssry Saleh & Partners**

---

---

Inséré 01/10/16 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 01/11/16

## **Power Failure Leads to Grounding**

A bulk carrier was approaching a lock entrance in daytime and with good visibility. Two persons were in the wheelhouse: the Master was at the con and a helmsman was at the wheel. The Master had previously instructed the Officer of the Watch (OOW) to go on deck in preparation for the lock transit. As they approached the lock outer piers, at a speed of about nine knots, the Master called the engine room (ER) and requested the bow thruster. Once the power to the bow thruster was transferred to the bridge, it ran for approximately one minute without being used, at which point its circuit breaker tripped. The circuit breaker was reset and closed by ER staff and the bow thruster restarted; the voltage in the electric distribution system dropped and the No.3 generator main circuit breaker tripped. However, the No.1 generator continued powering the main switchboard. The main engine continued to operate and the lights remained on throughout the vessel.

The drop in voltage set off a number of power failure alarms on the bridge, including both gyrocompasses. The radars defaulted to standby mode and two of the three rudder angle indicators on the bridge were disabled. The Master put the engine astern and initiated a starboard turn to abort entry to the lock canal entrance.

For five minutes, while engine room staff repeatedly undertook the blackout procedure, the power failure alarms on the bridge sounded three more times following their initial activation. The bridge team did not know why the alarms were repeatedly activating. The second officer arrived on the bridge and began silencing and resetting the alarms, as per the Master's orders. Meanwhile, the Master took measures to increase the vessel's rate of turn to starboard. He was monitoring the vessel's turn on the Electronic Chart Precise Integrated Navigation System (ECPINS), but without confirming through visual navigation. He then ordered the helmsman to steer 180 degrees gyro ( $^{\circ}G$ ) so that the vessel would proceed on a southerly course, away from land. A few minutes later, the Master looked at the ECPINS slave monitor and noticed that the vessel's course made good was easterly, but that the vessel-shaped marker that indicates the heading was pointing southerly. He requested the magnetic heading from the helmsman, who reported it to be  $111^{\circ}$  magnetic (M). The Master looked outside and saw that the shoreline was on the vessel's port side, instead of on its stern. He immediately ordered the helm hard to starboard to correct the vessel's course and increased the propeller pitch to get more power ahead. The vessel began turning to starboard but, moments later, the hull touched bottom and the vessel ran aground 1.5nm southeast of the lock outer piers. The official report found, among other things:

- A number of power failure alarms on the bridge created a situation that resembled a blackout and was interpreted as such.

- Engineers responded to the developing situation by applying the vessel's blackout procedure twice, which caused additional power interruptions to the bridge; however, the engineers were unaware that these actions were having this effect.

- The power interruptions on the bridge, combined with the vessel's turn to starboard, caused the gyrocompass to become misaligned.

- Following the power interruptions the Master was (unknowingly) using inaccurate data from the ECPINS. Additionally, he was not using all available bridge resources to monitor the vessel's progress for nearly 15 minutes before the grounding.

### **Lessons learned**

- Electronic charts are a wonderful navigation tool that give real-time situational awareness. But these instruments can also be a trap that is easy to fall into. Use all means at your disposal, especially visual means if possible, to confirm that what you are seeing on the screen is in fact reality.

- The gyro compass is one of your best friends. Always check on its accuracy, especially after a blackout or electrical interruption.

**Source: NI**

---

Inséré 01/10/16 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 01/11/16

**Navigation Accidents and their Causes  
published by The Nautical Institute**

The Nautical Institute's latest book looks at major casualties and the lessons that can be learned, setting out good practice to avoid them in future. The book, launched today (Monday), examines nearly 30 casualties and the problems of fatigue, bridge resource management, Colregs and other issues where human factors contributed to the accidents. In his Foreword to the book, Koji Sekimizu, Secretary-General, International Maritime Organization, said: "This timely publication from The Nautical Institute should provide a crucial guide for every mariner serving at sea and serve to assist in reducing collisions and groundings. "The publication is written in maritime English for international mariners. Each chapter can be read individually, thus forming a valuable onboard resource." An international group of authors, including accident investigators, Master Mariners, navigation specialists and university lecturers, used their experience and knowledge to look at the mistakes that have led to collisions and groundings. Previous casualties have been used to illustrate where failures have occurred and lessons which can be learned. The need for risk assessment in advance of a voyage is highlighted in many ways, including bridge resource management and passage planning. The authors looked into the future, to identify trends that may impact on navigational risk and suggest ways to mitigate them. This innovative approach goes beyond the scope of Collisions and their Causes and Strandings and their Causes, both previously published by The Nautical Institute and written by the late Captain Richard Cahill MBA FNI. While Navigation Accidents and their Causes examines failings that Cahill identified so clearly, it goes further by suggesting onboard training and mentoring as the way to learn from accidents. Technical Editor, David Pockett BSc FNI, explained that navigation aids are only "as good as the user" and need an alert observer who understands the input and output, can assess the data provided and identify faults. In the future he said "the navigator will still play an important role but the job specification will be wider and more sophisticated than before. "Spatial issues too will become ever more of a challenge," continued Mr Pockett, a leading casualty investigator and a member of the panel of Special Casualty Representatives at Lloyd's. "The continued exploration for hydrocarbons offshore and implementation of renewable energy systems will have an impact on navigation, particularly in coastal areas," he explained. New exclusive economic zones, reduced sea room, greater regulatory measures and the need for yet tighter control all suggest a leaning towards a 'Big Brother' approach in the future. He said that with the prospect of autonomous ships and increased involvement of VTS it might be a case of "the navigator navigating or being navigated, or perhaps moving from active to passive navigation." The book launch coincided with a seminar organised by the Institute on Manning and Fatigue. Captain Nick Nash FNI, an Institute Vice-President, said: "We have been informing the world about the dangers of fatigue and lobbying for change for decades. The danger of operating a Master/mate six on/six off system is that the ship cannot comply with the ISM Code and its own SMS. Or at best, has great difficulty in complying. Extreme fatigue in all watchkeepers is bound to result. "We will continue our campaign as fatigue is a factor in many accidents and near misses, minor and major. We hope that is the start of a new phase in our work towards reducing, if not removing, the threat that crews face from fatigue." Captain Nash, who serves with Carnival Cruises, added: "The overall message from the book and the seminar is that everyone can learn from the mistakes of others and everyone has a part to play in ensuring that training and experience are used effectively to keep vessels safe. Onboard training and mentoring may hold the key, and the navigation bridge is an ideal place for this to take place." Navigation Accidents and their Causes is available from The Nautical Institute price: £40; ISBN: 978 1 906915 32 2 [www.nautinst.org/pubs](http://www.nautinst.org/pubs) The Nautical Institute is the international professional body for qualified seafarers and others with an interest in nautical matters. It provides a wide range of services to enhance the professional standing and knowledge of members who are drawn

from all sectors of the maritime world. Founded in 1972, it has nearly 50 branches world-wide and some 7,000 members in over 110 countries. In 2015, the Institute was the proud recipient of the Investment in People award for its Navigator magazine at the Seatrade Awards.

For more information and review copies please contact Bridget Hogan, Director of Publishing and Marketing, The Nautical Institute +44 (0)20 7928 1351, [bh@nautinst.org](mailto:bh@nautinst.org)

---

Inséré 02/10/16 NEWS NOUVELLES NEWS Enlevé 02/11/16

## Un navire de pêche du Calvados percute un navire belge au large du Havre

Les 2 navires sont entrés en collision dans la zone d'attente du port du Havre, dans la nuit du jeudi 14 au vendredi 15 juillet. D'importants moyens ont été mis en place pour venir au secours des occupants normands et belges.



Vers 02h10, dans la nuit du jeudi 14 au vendredi 15 juillet 2016, le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) Jobourg a intercepté une conversation entre l'officier de quart du navire de pêche "Gros Loulou" (immatriculé à Port-en-Bessin, 14) armé par quatre marins et long de 15 mètres, et le gazier Waasmunster à la suite d'une collision entre ces deux navires. Le Waasmunster, gazier de 174 mètres battant pavillon belge transportant une cargaison de 18 000 tonnes de butane, était au mouillage en zone d'attente n°3 du port du Havre (76) avec 25 membres d'équipage à bord.

**Pas de blessé**

Le CROSS Jobourg a pris immédiatement contact avec le navire de pêche. Ce dernier qui a reconnu être entré en collision avec le gazier Waasmunster, rend compte au CROSS que son navire a l'étrave enfoncée. Toutefois, il n'y a ni voie d'eau, ni blessé à bord. Il décide de rejoindre par ses propres moyens son port d'attache, Port-en-Bessin. Quant au gazier belge, il lance immédiatement des investigations par l'équipage.

### **Une avarie sur le bateau belge**

Vers 03h50, l'équipage du gazier constate une brèche sous la ligne de flottaison. Il demande une assistance de plongeurs et de moyens de pompage complémentaires.

### **Des gros moyens de secours**

Immédiatement, le Centre Opérationnel de la Marine à Cherbourg (COM), en liaison avec le CROSS Jobourg, fait appareiller le Remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS) "Abeille Liberté" stationné à Cherbourg ainsi que le chasseur de mines "Croix du Sud" de la Marine nationale, présent au mouillage au large de Saint-Vaast-la-Hougue (50).

Dans le même temps, une équipe d'évaluation et d'intervention (EEI) de la Marine nationale, composée de marins-pompiers et d'experts techniques du port militaire de Cherbourg, est hélitreuillée sur ordre du COM par l'hélicoptère Caïman de la Marine Nationale stationné à Maupertus-sur-mer (50) à bord du Waasmunster avec du matériel d'épuisement et d'obturation. Un inspecteur de la sécurité des navires de la Direction Inter-régionale de la mer (DIRM) est également déployé à bord par la SNSM du Havre. Après l'hélitreuillage de l'EEI, le Caïman part récupérer une équipe de plongeurs (deux plongeurs+un chef d'équipe) du chasseur de mines "croix du sud" pour la déposer à bord du gazier.

Vers 05h20, l'EEI rend compte au CROSS que la voie d'eau remplie la maille sèche du navire et que le niveau de remplissage est stabilisé. La stabilité et la sécurité du bâtiment ne sont en aucun cas mis en cause. La situation actuelle du gazier "Waasmunster" est stable et ne représente aucun danger.

### **Le retour difficile du navire normand**



A 07h00, le navire de pêche "Gros Loulou" informe le CROSS Jobourg qu'il est victime d'une voie d'eau alors qu'il se situe à 7 nautiques au large de Port-en-Bessin. Aussitôt, la vedette Madonne des feux de la station de la Société nationale des sauveteurs en mer (SNSM) de Port-en-Bessin est engagée pour lui venir en aide. Le chasseur de mines Croix du Sud est alors dérouté, par le COM Cherbourg, pour porter assistance au Gros Loulou. Les moyens de pompage de la SNSM ont permis d'assécher la voie d'eau du navire de pêche qui est arrivé en sécurité à quai vers 08h45.

---

Inséré 05/10/16 Dossier Enlevé 05/11/16

## **Panama Canal- the Suezmax calculation**

The Panama Canal expansion is expected to be completed by the end of this year, while operations should commence by April 2016.

McQuilling Services has produced a report of the canal's possible impact on the tanker market from which this article was taken.

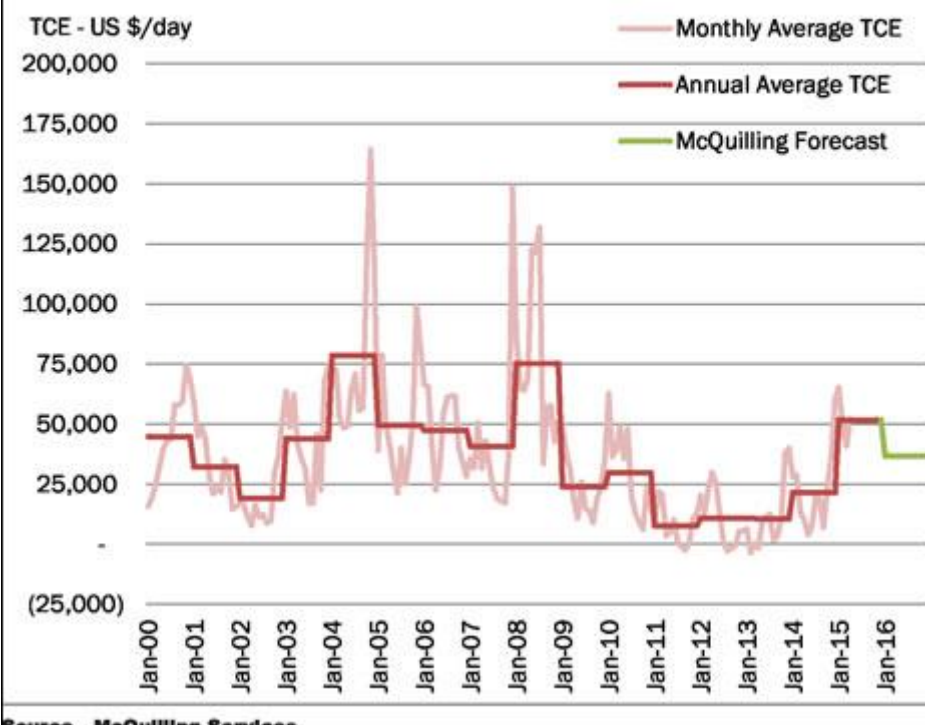
The introduction of the 'Neopanamax' locks will permit Suezmaxes to transit the canal. Specifically, the new locks will be used by vessels with length up to 366 m; and/or beam up to 49 m and/or draft up to 15.24 m in tropical fresh water according to the Panama Canal Authority.

Suezmax cargoes originating in the Caribbean (Colombia, Venezuela) with discharge in the Far East are examples of candidates for transiting the canal; however, key considerations, including loadable quantity restrictions and Panama Canal costs will likely offset the benefit from the shortening of distances using current Eastbound routing options for these trades. In its report, McQuilling evaluated the voyage economics pertaining to these trades for the year 2016. The basis of the analysis will be the calculation of the cost per barrel for loadings transiting through the canal compared to those routing through the open-seas.

The routes selected for this analysis focused on the Caribbean load ports (Venezuela, Colombia) with discharge in the East (Ningbo) and a final ballast positioning leg to the Arabian Gulf.

These trades are analysed on both the Westbound canal route and the East-bound open-seas route, which have significantly different mileage characteristics. For example, a Suezmax voyage ballasting from Houston to load a cargo in Venezuela with discharge at Ningbo and a final ballast leg to the AG is approximately 21,383 nautical miles, while the same trade through the Panama Canal would be shortened to 17,723 miles highlighting the perceived benefit to charterers using the canal.

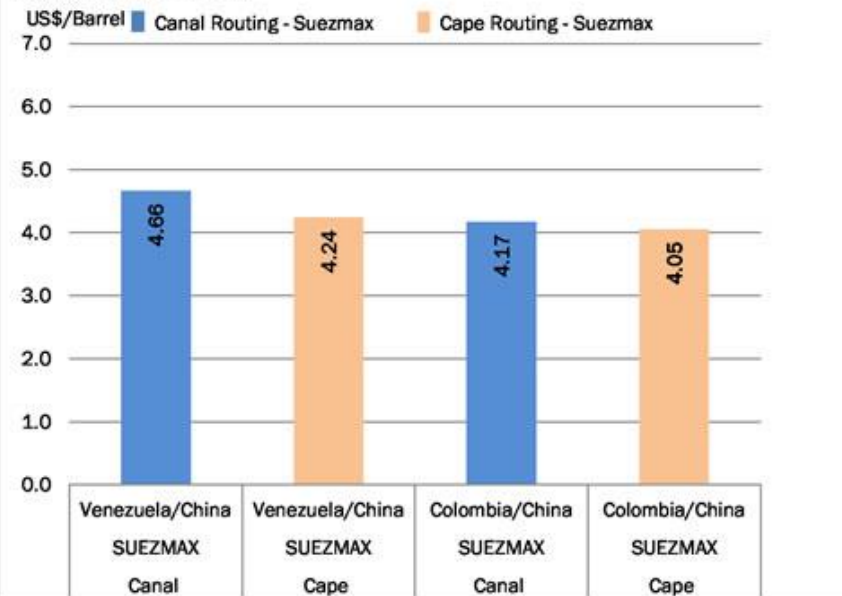
**Figure 1 - Suezmax TCE Earnings**



Source - McQuilling Services

However, this is only one aspect of the total calculation. Having identified the voyage and calculated the elapsed time, the total number of days that the vessel is employed on the voyage is calculated at the vessel daily value or daily hire number assumed. For this part of the calculation, McQuilling used its TCE forecast for 2016 of \$30,690 per day (Figure 1).

**Figure 2 - Cost per Barrel Calculation (Caribbean/Far East) Suezmax Tankers**



Source - McQuilling Services.

Added to this figure are the charges incurred in the loading and discharging ports (port charges) and the total fuel costs of the voyage. Fuel costs are computed by adding the fuel consumed in port (running pumps, inert gas generation, hotel load, etc) to the fuel consumed at-sea in transit and multiplying the total by the price of fuel assumed. The fuel cost assumption for 2016 is \$419 per tonne based on a \$75 per barrel Brent price.

**Canal costs**

Moving to the anticipated canal costs, the Panama Canal Authority recently published the cost matrix to be applied to vessels using the new locks (see Table 1 overleaf). The total canal fee will include a cost component related to the Panama Canal net tonnage (PC/UMS). To date, PC/UMS data available has been primarily centred on Panamax-sized vessels. Based on existing data, McQuilling applied a 47% ratio of assigned deadweight tonnes for the Suezmax fleet. The average PC/UMS was then used to calculate the expected cost using the matrix in Table 2.



The second cost applied by the Panama Canal Authority is for the actual cargo on board. McQuilling estimated that the loadable quantity for Suezmaxes transiting the canal will be about 85% of maximum capacity (average of 150,000 tonnes) or about 128,000 tonnes using a TPC (tons per centimetre) factor of 118 and multiplying by the difference between average design draft conditions and the Panama Canal draft limitations.

Using the matrix, McQuilling calculated the expected canal costs for Suezmaxes. The calculations concluded that the cost for each Suezmax carrying a full allowable load of 128,000 tonnes to be \$334,958 per laden transit in 2016. For illustrative purposes, the consultancy showed a 5% increase per annum thereafter.

Other ancillary costs in the cost-per-barrel calculation included allotments for cargo transfer losses and cargo inventory carrying costs. Cargo transfer losses were estimated at 0.03% of loadable cargo, while inventory carrying costs assumed a 7% cost of money for laden voyages that go beyond 30 days.

The final calculation involved in the cost per barrel analysis was assessing the amount of barrels that are being shipped. Crudes have varying measures of API gravity which would subsequently impact the tonnes to barrel conversion rate. For this report, McQuilling used the conversion factors from the US Energy Information Administration for Venezuelan (6.8) and Colombian (7.1) crudes.

Using the company's tonne calculations for canal transit (128,000) this would equate to 870,400 and 908,800 barrels for Venezuelan and Colombian Suezmax cargoes, respectively. For open-seas transit, 150,000 tonnes of loadable quantity would raise these figures to 1,020,000 and 1,065,000, respectively. In the adjacent figure, the expected costs per barrel for Suezmax Caribbean/Far East trades are displayed using either the canal or the open-seas routing (Figure 2).

It was noted that the cost per barrel to use the Panama Canal for both routes is more expensive than using the currently available East-bound routes. The variance for Venezuelan cargoes is higher, due to the density factor of Venezuelan crudes (less barrels per tonne).

For charterers, this information should be evaluated on an ongoing basis once the canal opens to determine the most efficient voyage for cargoes from the Caribbean region, McQuilling said.

In order for the Panama canal route to be economically viable for Suezmax cargoes from the Caribbean, the stem size for Venezuelan cargoes will need to be under 136,000 tonnes while for Colombian cargoes, the break-even stem size is estimated at 146,000 tonnes. If the expected loads fall below these figures, charterers should consider the Panama Canal route, the report concluded.

## **More canals**

**Table 1 - Panama Canal Authority Proposed Tolls - Tankers**

Tankers in Laden Condition – Panama Canal Authority Matrix			
PC/UMS Bands (capacity)	Capacity Tariff (\$ per PC/UMS)	Cargo Bands in Metric Tons	Cargo Transported (\$/MT)
First 10,000	\$5.17	First 20,000	\$0.30
Next 10,000	\$5.00	Next 20,000	\$0.20
Next 15,000	\$5.10	Next 20,000	\$0.35
Next 10,000	\$4.00	Next 20,000	\$0.18
Rest	\$3.25	Rest	\$0.10

**Source: Panama Canal Authority.**

Remaining with canals, Gibson Shipbrokers recently gave a roundup of recent canal expansion projects due to reach fruition over the next 12 months.

The first project to be up and running will be the new Suez Canal waterway which, according to recent reports, will be finalised by July this year, a month ahead of schedule.

A 12-month deadline from August 2014 had been set to complete the 45 mile long parallel waterway, which will allow two way traffic in part of the canal, reducing transit and waiting

times.

Southbound transit times will be reduced to 11 hours, down from the current 18 and will in the long term allow an increase in canal traffic. The Suez Canal Authority's figures claim they will increase transits to 97 by 2023 (up from 49 today). However, the waterway won't be deepened to allow fully-laden VLCCs to transit without lightering into the SUMED pipeline.

This latest development will provide little support to the tanker market directly, however, with the anticipation of larger volumes of product trade out of the Middle East Gulf and India, faster traffic movement will help to alleviate potential bottlenecks, Gibson said.

In 2014, 16% of all transits were undertaken by tankers. The canal currently handles 7% of all global seaborne transportation and the new channel is designed to compete with the enlarged Panama Canal (see above).

In contrast, tankers transiting the Panama Canal amounted to just 5% of all passages last year.

Finally, another story circulating recently was the revival of the idea of building the Kra Canal through Thailand to enable shipping to bypass the narrow Straits of Malacca. This would entail building a 750 mile canal at an estimated cost of \$28 bill, which would provide greater security over the current supply chain.

There appears to be more arguments against this project than for it, Gibson said. And let's not forget the Nicaraguan Canal, which has caused some considerable international consternation and national protest - pie in the sky or the forest - Ed.

Inséré 07/10/16 Nieuws Nouvelles News Enlevé 07/11/16

## Hanjin insolvency – what to expect from the fallout

South Korea's biggest shipping company, Hanjin Shipping Co Ltd filed for court receivership in South Korea on Wednesday 31 August 2016 after losing the support of its banks, setting

the stage for what has now become a motley situation. Some jurisdictions are refusing to allow Hanjin's vessels to berth at their ports (on concerns that Hanjin cannot pay the port fees) while some of Hanjin's vessels have instructions not to berth (for fear of ship arrest). The risk of ship arrest is a real one. Hanjin Rome was arrested in the port of Singapore last week. This arrest is likely to be the first of many more, unless Hanjin can move swiftly to obtain injunctions against arrest or recognition of insolvency proceedings once these are confirmed in South Korea (and elsewhere). Otherwise, companies seeking to take delivery of shipments transported by Hanjin Shipping should expect delay in the order of weeks or even months if vessels are arrested or unwilling to berth. This will of course lead to downstream contractual issues of breach and/or late delivery.

### **What's the source of this?**

We understand that certain ports are holding on to cargo which has been discharged from Hanjin vessels as collateral for previously unpaid fees. Even if the vessels are allowed to enter port limits, press reports suggest that it is unlikely that Hanjin will order them to do so before the South Korean courts grant the order for receivership; for fear that these vessels would be arrested by its many creditors. Vessels which are ordered to stay outside port limits may be in breach of due despatch obligations (whether expressly or impliedly) under charterparties and bills of lading. Further, if these vessels are chartered out, such orders from Hanjin would most likely be in breach of the charterers' voyage orders. Even if the South Korean courts grant the order and corresponding protection from institution of legal proceedings, creditors could be minded to take action against vessels in jurisdictions with liberal ship arrest laws. There are some which may allow for the arrest of vessels despite the commencement of insolvency proceedings in South Korea and/or the United States. The inevitable result is uncertainty and delay. In a world of "just-in-time" deliveries, such delays could result in problems throughout the entire supply chain. In cases of late deliveries, cargo owners may be able to claim for damages if the market value of the cargo on the date it ought to have been delivered under the relevant contract is more than the market value on the date it is actually delivered. There may be additional losses for perishable goods. However, with Hanjin's dismal debt to equity ratio, cargo owners may well find it difficult to enforce such claims even in the unlikely event the courts do not grant Hanjin protection from legal proceedings.

There may also be issues with cargo insurance coverage. Even the "all risks" cover afforded under ICC(A) cargo insurance is unlikely to protect cargo owners suffering loss due to the Hanjin insolvency. Clause 4.6 of the ICC(A) stipulates that in no case shall the insurance cover "loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers, charterers or operators of the vessel". Cargo owners may find themselves in a situation where they are unable to make insurance claims on their marine cargo policies should the cargo on board Hanjin vessels be damaged or lost as a result of what could potentially be a protracted delay. This will leave them with claims against Hanjin, in relation to which they will likely rank as ordinary unsecured creditors, since the bankruptcy protection will likely stop these cargo claimants from arresting the ships. There will also be knock on effects for other areas of the industry. Banks holding bills of lading as security for trade finance arrangements may find that security to be worth less than the original value of the cargo (if a long delay impacts adversely on the price); or if the goods are perishable they may be left with a claim as an ordinary unsecured creditor against Hanjin, if they are unable to arrest a ship and the borrower under the trade finance arrangement also defaults. The word in the industry is that Hyundai Merchant Marine Co Ltd, South Korea's second-largest shipping line, is in talks with state-run Korea Development Bank, with a view to acquiring Hanjin's healthy assets, including profit-making vessels, overseas business networks and key personnel. But it must not be forgotten that Hyundai Merchant

Marine is also in the process of a voluntary debt restructuring. In this climate, it is important to know whether Korean companies such as Hanjin, that apply for (and/or are granted) court receivership or some form of court sanctioned rehabilitative arrangement, will receive protection from legal proceedings commenced in other jurisdictions. For instance, Hong Kong does not have a bilateral treaty with South Korea and does not recognise rehabilitation proceedings taking place in South Korea. This means creditors may be able to file for arrest and recovery against Hanjin's assets in Hong Kong. As for Singapore, presently, the legislative regime is silent on the automatic recognition of foreign insolvency proceedings but recent case law has sent a strong signal of support. In a novel decision in June this year, the Singapore High Court recognised insolvency proceedings commenced and concluded in Japan by a BVI-incorporated company whose business was primarily in Japan. The Court commented on a move towards a universalist approach, where one court takes the lead while other courts assist in administering the liquidation. We would expect that Hanjin's proceedings in South Korea would receive a degree of support from the Singapore courts, though the extent of that support may depend very much on the terms of the South Korean court order.

**Source: INCE & CO**

## **Hanjin Shipping: Impact on Cargo Insurers**

When the board of Hanjin Shipping voted unanimously to file for receivership at the end of August, it precipitated the largest container line bankruptcy in history. The collapse of the company is partly due to the pressure on the shipping industry, which has been unrelenting since the 2008 financial crash. Much of this has to do with the increase in capacity in the industry – vessels built in the 1990s typically carried around 2,000 TEUs; by 2015 this had increased to 10,000. As a result, cargo rates have fallen and show no signs of recovering in the long term (charter rates for medium sized container ships were US\$26,000 a day in 2010, now just \$13,000). Any bounce from the Hanjin effect on supply is likely to be short lived – Hyundai Merchant is reported to be looking to purchase Hanjin's fleet. Hanjin's demise is also due in part to its own shrinking share of a contracting market. The company had 5% of the market in 2000, but only 2.9% by the time of its collapse. The company booked a net loss of ₩473 billion (\$428m) in the first half of this year

Claims against Hanjin Shipping will be submitted to court between 20 September and 4 October, and the receiver's report is scheduled for 11 November 2016. In the meantime, ports from China to Spain have denied access to Hanjin's vessels following the announcement, sparking fears of the effects of delays in the peak Christmas shipping period. Other members of the CKYHE Alliance are also reported to be implementing contingency measures in response to the collapse. It is reported that Evergreen and Cosco have stopped loading cargo onto Hanjin vessels or allowing Hanjin cargo onto their own. Clearly this carries with it the risk of loss of or damage to cargo as it becomes caught up in the effects of the receivership.

### **Claims for Loss of Cargo**

As a matter of first principle, cargo lost or damaged at the hands of a carrier's insolvency will be a covered loss under an all risks policy. All risks means all risks, and that includes any fortuity by which the innocent cargo owner finds himself deprived of his cargo, or finds the cargo damaged or spoiled in the resultant confusion or delay. Unlike hull policies,

insurance on cargo is not typically limited to named perils. Express exclusions intended to deal with insolvency situations. ICC(A) 1982 simply exclude all loss, damage or expense "arising from insolvency or financial default of the owners, managers, charterers or operators of the vessel". The 2009 clauses by contrast adopted the more restrictive form to be found in the Institute Commodity Trades Clauses, to the effect that the exclusion will only apply where, at the time of loading, the assured was aware "or in the ordinary course of business should be aware" that such an insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage. Given that the financial woes of Hanjin Shipping have been a matter of notoriety for some time, this could produce some interesting debates about knowledge. It is also notable that the 2009 exclusion, again in common with that in the Commodity Trades Clauses, does not apply as against a bona fide assignee of the cargo under a CIP sale. A further formulation, though one now rarely seen, is the JC93 Insolvency Exclusion, an endorsement designed to work alongside the 1982 ICC, and which excludes loss or damage from the carrier's financial default where the Assured is "unable to show that, prior to the loading of the subject-matter insured on board the vessel, all reasonable practicable and prudent measures were taken by the Assured, their servants and agents, to establish the financial reliability of the party in default." Again, this could lead to some interesting debate as to precisely what enquiries shippers should have made to satisfy themselves that Hanjin was not about to go under.

### **What of Delay?**

Inevitably, the collapse of Hanjin will bring about delays in the delivery of cargo to final destination. Delay, of itself, does not of course translate into a claim on a marine cargo policy, whatever may be the commercial cost of the delay to the consignee. Only cargo that has in fact been lost or damaged can give rise to such a claim. The delay, in other words, must have caused the cargo physically to deteriorate or otherwise to have become damaged. While both the 1982 and 2009 clauses exclude any such damage as may be caused by delay, in practice the modern approach is almost never to regard delay as the cause in itself, since delay can only ever exist as a result of some other peril. Looking upstream in the present case, the effective cause would appear to be the receivership of Hanjin, and hence it is the insolvency exclusion and not the delay exclusion that is likely to be of relevance.

Source: DAC Beachcroft

---

**Inséré 09/10/16 Dossier Enlevé 09/11/16**

## **Report highlights the threat of piracy remains**

As most people have suspected, the anti-piracy momentum has switched from the Indian Ocean/Gulf of Aden to Southeast Asia and the Gulf of Guinea.

However, there is still a danger that Somali pirates could become active again if shipowners, the authorities and intelligence services let their guard down.

In Southeast Asia and the Gulf of Guinea region, tankers have been targeted, primarily for their cargoes, but some seafarers have been taken hostage, while others have been subjected to violent attacks.

In the fifth report published by Oceans Beyond Piracy (OBP), which specifically looks at piracy activity last year, Southeast Asia was highlighted as especially dangerous for seafarers based on the quantity of attacks and a 90% boarding success rate.

Nearly 3,600 seafarers were on board vessels attacked by pirates in the region during 2014, OBP said. In total, at least 5,000 seafarers were attacked in Southeast Asia, the Gulf of Guinea, and Western Indian Ocean in 2014.

Gulf of Guinea piracy continued at unacceptable levels. Here one of the major problems was a lack of prosecutions, despite several arrests being made by local navies. There was also a lack of effective co-operation between regional governments and industry and under-reporting was another problem faced.

"We have observed that up to 70% of piracy-related incidents in the Gulf of Guinea are never reported, so we currently lack a complete understanding of the problem," admitted Pottengal Mukundan, director of the International Maritime Bureau. "This also makes it difficult to assess the extent of the threats seafarers face in this region."

In 2011, it was noticed that the pirates had started to use mother ships off West Africa and had thus been able to spread their operations as far as Angola and to some 200 miles off the coast. There are initiatives ongoing, such as a Nigerian public/private partnership and the training of local navies in dealing with pirates, plus an oil major initiative in West Africa.

In the region, the total economic cost of pirate activity was estimated at \$983 mill for 2014, OBP said in the report.

As mentioned, Somali piracy continued to dwindle, while there were indications that pirate activity and intent remain. Total economic cost for 2014 was estimated at \$2.3 bill. There were signs that ships were again sailing close to the East African coastline and had slowed down, returning to a more or less normal routine. There was also a drop in the number of private armed guards placed on board ships, although around 35-40% of vessels still take on armed guards before transiting the region.

EUNAVFOR still has a mandate to operate naval vessels until 31st December, 2016. However, alarmingly, the perceived reduction in the piracy threat had also resulted in more foreign fishing vessels returning to areas close to the coast of Somalia. Alan Cole, head of UNODC's Global Maritime Crime Programme noted, "These provocations are similar to those that triggered piracy off the coast of Somalia in the first place. We are already seeing an upturn in regional piracy incidents since the beginning of the year."

Shipping companies are now trying to manage the risk of fear among seafarers whose vessels transit the region.

At the presentation to launch the report, Giles Noakes, BIMCO's chief maritime security officer said that he hoped the shipping industry's Best Management Practice (BMP) would be used worldwide by the end of this year. He urged the shipping industry and the policing authorities to maintain the status quo.

Security specialist MAST has reported that International Marine Transportation (IMT), ExxonMobil's UK-based shipping affiliate, is to start conducting Best Management Practices 4 (BMP4) audits for vessels transiting through Southeast Asia.

BMP4 has been effective in hardening vessels transiting through the Indian Ocean so that even an unarmed vessel is now much harder to capture, the company said.

Gerry Northwood OBE, MAST COO, said: "BMP4 been designed for the Indian Ocean and long distance ocean passages, therefore it needs to be tailored to the conditions of Southeast Asia, which involve voyages with short sea legs between ports.

"Vessels should be working closely with highly experienced security advisors to develop, with the ship's Master and crew, additional security measures and drills. This will guarantee that consideration of the ship's operational schedule, the threat in various regions and the crew's capacity for additional duties are all taken into account.

"With minimum manning and busy schedules, ships' crews work very hard and often lack the time to properly focus on security and conduct effective 24-hour watches, especially while at anchor.

"Due to the complex nature of the region, involving different countries, territorial waters and jurisdictions, the use of armed guards is not advisable. The choice of an unarmed security team would be the best solution. It can not only advise the Master and crew on security hardening, but can additionally maintain a proper and effective lookout, providing the much needed assistance to ensure security measures remain effective while at anchor, in port and during cargo operations," he said.

Moves to change the Indian Ocean High Risk Area were also being discussed as this issue went to press.

According to Admiral Sir James Burnell-Nugent, senior fellow at OBP, speaking at the presentation, "The evidence shows that piracy continues to be a worldwide threat to seafarers. There are specific contexts that distinguish each region, but there is a common lesson in the need to address piracy through co-operation, vigilance, and sustained effort by all actors across the maritime sector."

## **Cyber-crime warning**

Piracy is not the only crime that shipping needs to be aware of.

Advancement in broadband technologies and the move towards 'Big Data' will leave the maritime industry vulnerable to cyber-crime unless it develops a better awareness of ICT security and adopts security best practice, warned ESC Global Security's head of cyber security division, Joseph Carson.

"There is the potential for a major cyberattack on the maritime industry to significantly disrupt food and energy supplies given that shipping transports 90% of the world's global trade. Certainly there is the possibility for AIS, GNSS, ENC and ECDIS charts to disappear from bridge screens or be modified, but the issue today is that most adversaries want to obtain data for financial gain or criminal activities," he explained.

Carson said that payment systems, for example, can be easily attacked using phishing scams to raise fake invoices or even to change shipping manifests in order to transport illicit goods, drugs and weapons.

Echoing comments made by World Economic Forum managing director Espen Barth Eide at Nor-Shipping, that "every conflict we see in the future will be a cyberconflict," Carson said that while the threat is indeed a real one, greater computer literacy and security awareness can reduce the risk of maritime cyber-crime by as much as 25%.

"The biggest risk is from human operators not understanding how to deal with or identify a possible security breach. Almost 70% of malware is manually shared through social media, so awareness and continuous training can have a tangible impact."

Carson also pointed out that the maritime industry is operating computer systems that "remain unpatched" for long periods, but continuous updating can prevent vulnerabilities in software from being exposed and used by adversaries.

"Approximately 99% of all cyber-security breaches are from known vulnerabilities with the common vulnerabilities and exposures (CVE) listed in the National Vulnerability Database. About 90% of these breaches, however, have patches [software updates] available containing the required security fixes," he said.

Whilst security awareness and greater computer literacy can mitigate the risk, Carson said: "No one has really established best practice guidelines that specifically targets maritime industry cyber threats. We need to act in concert so that the IMO has the information required to implement measures that will ultimately safeguard the maritime industry from cyber-crime and protect very sensitive data.

"Cyberspace was once just a way to communicate but now pretty much everything depends on it; trillions of dollars pass through cyberspace each year. Our critical infrastructures for energy, healthcare, banking, transportation and water are dependent on how well we protect and secure the systems and the data that controls them."

## **Civil unrest**

Another problem is the current unrest in Libya and Yemen.

At the beginning of June, MAST warned that the UN has announced the official Libyan Government was heading towards bankruptcy. As a result civil servants, over 50% of the country's employed workforce, had not been paid for two months.

If police and military services went on strike, this would only increase the chaos engulfing the country and allow ISIL to make further progress.

In addition, the majority of oil and gas installations are government owned and run so ports may close due to strikes. Libya's National Oil Company has said that there would be no oil exports from Ras Lanuf or the neighbouring Es Sider oil port.

ISIL has consolidated its position in Sirte and appeared to be heading west towards the Port of Misrata. Misrata is held by the Libyan Dawn, based in Tripoli. They have called for a united effort to assist in preventing ISIL from making progress through the country.

Northwood said: "Any port that is ISIL held might be subject to aerial bombing by the Tobruk Government. Therefore, we strongly advise that prior to entering a Libyan port a full risk assessment be conducted. It is also necessary to maintain a good watch on the commercial status of the port, as closures can occur at short or no notice."

As for Yemen, with no sign of any party wishing to compromise any further, cease-fires were unlikely in the near future.

Northwood said: "Yemeni ports are becoming increasingly dangerous, especially Aden, where Houthi Rebels may wish to prevent aid from reaching the pro-government forces holding the port. There is a high risk of Saudi coalition bombing in Hodeidah. Even if entry is cleared by the coalition, we believe the risk of collateral damage cannot be discounted and the safety of vessels is not therefore guaranteed."

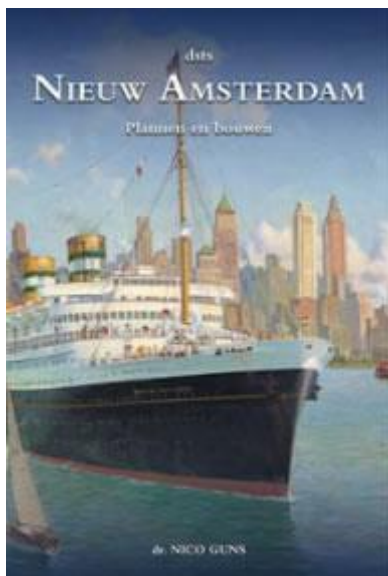
TankerOperator

---

**Inséré 09/10/16 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 09/11/16**

**Het grote boekwerk over de Nieuw  
Amsterdam uit 1938**





De bekende auteur van maritieme standaardwerken over de Nederlandse koopvaardijhistorie, dr. Nico Guns, heeft zijn grote boekwerk over de Nieuw Amsterdam uit 1938 voltooid. Het is een magistraal werk geworden. Groot formaat, 2.000 pagina's, 4.000 illustraties, full-color. De informatie en de beelden zijn merendeels nog niet eerder in boekdruk verschenen.

The well-known author of maritime standard works about the history of the Dutch merchant navy, Nico Guns Ph.D., has completed his major work on the Nieuw Amsterdam of 1938. It is a truly magnificent book. Large format, 2,000 pages, 4,000 illustrations, full-colour. Most of the information and images presented have not been published in letterpress before.

Het boekwerk verschijnt in vier banden van 500 pagina's elk, plus een aparte ringband met grote, lange uitslaanders

van algemene bouwplannen, hutten/dekplannen, technische tekeningen en dergelijke.

De eerste band ("Plannen en bouwen") verschijnt eind oktober a.s.

De tweede band ("Afbouwen en inrichten") verschijnt eind november a.s.

De derde band ("Varen voor en tijdens de oorlog") verschijnt eind januari a.s.

De vierde band ("Varen na de oorlog") verschijnt eind april a.s.

The work will be published in four volumes of 500 pages each, plus a separate loose-leaf file binder with large-size, oblong fold-outs with general plans, cabin/deck plans, technical drawings and the like.

The first volume ("Planning and building") appears the end of coming October.

The second volume ("Fitting out and decorating") appears the end of coming November.

The third volume ("Sailing before and during the war") appears the end of coming January.

The fourth volume ("Sailing after the war") appears the end of coming April.

Het boekwerk kan telefonisch, per brief of per e-mail worden besteld bij de uitgeverij GUNS@HOME B.V. Wie bij de uitgeverij bestelt, ontvangt per ommekeer via e-mail een kleurrijke voorproef uit alle vier de banden toegestuurd. Wie bij de uitgeverij de set inééns bestelt, ontvangt bovendien een aantrekkelijke vóórinschrijfkorting! De banden kunnen ook worden besteld op de site van de uitgeverij; of op de site van 1BOEK.nl; of bij BOL.com op internet. Uiteraard kan men ook naar de gewone, ouderwetse boekhandel gaan; of nog beter: naar de gespecialiseerde maritieme boekhandel.

The work can be ordered by telephone, letter or e-mail from the publisher's GUNS@HOME B.V. When you order from the publisher's, you receive a colourful preview from all four volumes through e-mail. When you order the complete set from the publisher's, you receive in addition an attractive subscription discount! One can also order the volumes at the site of the publisher; or at the site of 1BOEK.nl; or at BOL.com on internet. Om nadere informatie over het boekwerk in te winnen, neemt u heel eenvoudig contact op met de uitgeverij: per brief: GUNS@HOME B.V. Petronella Voûtestraat 401 2286VC Rijswijk ZH per e-mail: [gunsathome15@gmail.com](mailto:gunsathome15@gmail.com) per telefoon: 06 444 18 249

---

Inséré 11/10/16 Nieuws Nouvelles News Enlevé 11/11/16

# Notebook Computer Causes Fire in Vessel Accommodation

IMCA has reported an incident in which there was a fire in the accommodation of an offshore support vessel. The vessel systems were unaffected by the fire and there were no injuries caused by the fire or the subsequent actions to extinguish the blaze. Damage was limited to the walls, ceiling, furniture and furnishings of the cabin in which it occurred.

Sequence of events: ·

19:00 – Catering crew finished shift; ·

19:15 – 19:20 (approximately) – Notebook computer observed left on the bunk bed in cabin, with the lid closed; ·

20:15 – Fire alarm sounded from the cabin which had been vacated at approximately 20:00. Upon the alarm being raised the Bridge despatched the AB/crane driver who was on deck to check on the reason for the alarm. Door to the corridor was opened and the corridor was found to be full of smoke – this information was relayed to the Bridge. Bridge personnel activated the general alarm and mustered all personnel. The accommodation ventilation air conditioning was shut down as per standard operating procedure in the event of a fire; ·

20:19 – 20:31 – Fully dressed fire team attended to the fire. The door was checked for excessive heat and upon opening the door to the cabin it was discovered that the fire was by now mostly heat and smoke; the air ingress caused by the door opening had caused the fire to flare up. Dry powder fire extinguishers were used to tackle the blaze and was extinguished in a matter of seconds. A second fire team did not attempt to locate the wall mounted fire hose cabinet in the alleyway because of the thick smoke, so a fire hose was run from the fire pump supplied connection on the port side of the main deck to provide boundary cooling for the room and the corridor. Nearby vessels and installations were contacted to provide assistance; ·

20:31 – Bridge were notified that the fire was extinguished; ·

20:33 – The Chief Officer and 2nd Officer checked the cabin, and adjacent cabins, for hot spots. Ventilation of the cabins had begun in order to clear the smoke. The remains of the notebook computer were seen, still on a bunk, along with the power supply.

## Findings

The occupant of the cabin had borrowed the notebook computer and was not an experienced computer user;

· The notebook computer had been fully charged when he turned it on so he didn't plug it in to charge it;

· It appears that the notebook computer was inadvertently turned on whilst laying on a bunk bed, and this reduced the efficiency of the cooling fan which caused the computer to overheat;

· The integrity of the scene, with regard to investigation, was necessarily compromised after the incident;

· The remains of the notebook computer were at the heart of the fire, but had been rendered almost totally unrecognisable after being subjected to the fire and the water spray – distinctly heavy burning to the mattress and the wood underneath was evident at the notebook computer location;

· The remains of the computer along with other debris were scraped up, removed and subject to further water cooling to prevent the possibility of re-ignition;

- The bunk curtain also caught fire and this allowed the flames to track up onto the top bunk which was unoccupied. There were flammable items kept on the unoccupied bunk including toilet paper which also caught fire. The two bunks and mattresses were damaged, as were bunk curtains and adjacent wall and ceiling panels.

### **Root cause of the incident ·**

Leaving the notebook computer lying on the bedding would have decreased the efficiency of the cooling fan and caused the notebook to overheat; ·  
The cabin was left unoccupied with electronic equipment inadvertently left powered on; ·  
Toilet rolls were left on the top bunk, this easily combustible material will have ignited and burnt very quickly.

### **Actions Taken**

- Checked of all cabins to ensure that there were no electrical/electronic items which might cause a similar incident;
- Safety flash was issued and Toolbox Talk was held to emphasise the dangers of leaving electrical items charging unattended. Also, stating that care should be taken to ensure that fans and cooling vents are not compromised on electrical equipment;
- Signs (stickers) to be posted next to all cabin sockets stating that "No electrical items are to be left charging while unattended. Fans and cooling systems of Electrical Equipment not to be obstructed while in use or charging";
- Vessel inductions to be revised to include electrical safety – a do's and don'ts list will be developed;
- Personal electrical equipment used in cabins will need to be inspected and approved by the electrical technical officer (ETO);
- ETO to conduct regular unannounced inspections to ensure that there are no electrical hazards present in the cabins;
- Extension cables and sockets to have surge protection and some form of overload or ground fault protection such as an RCD.

**Source: IMCA Safety Flash**

---

**Inséré 13/10/16 Historiek Historique Historic Enlevé 13/11/16**

## **La Marine et la Révolution française**

Par le Capitaine de Vaisseau honoraire Jean-Claude Liénart, du Comité pour l'Histoire de la Marine Militaire en Belgique.

La France a célébré, en l'année 1989, le deux centième anniversaire de sa Révolution. Devant le grand concert de manifestations et d'hommages consacrés en France, tout au long de l'année à cet événement, les Belges, se posent la question de savoir non pas s'ils ont quelques raisons de s'y associer, (car la réponse de toute évidence est oui, ayant été de tous les peuples de l'Europe les plus directement concernés par les évènements qui suivirent la révolution de 1789: les provinces belges ont été militairement conquises dès

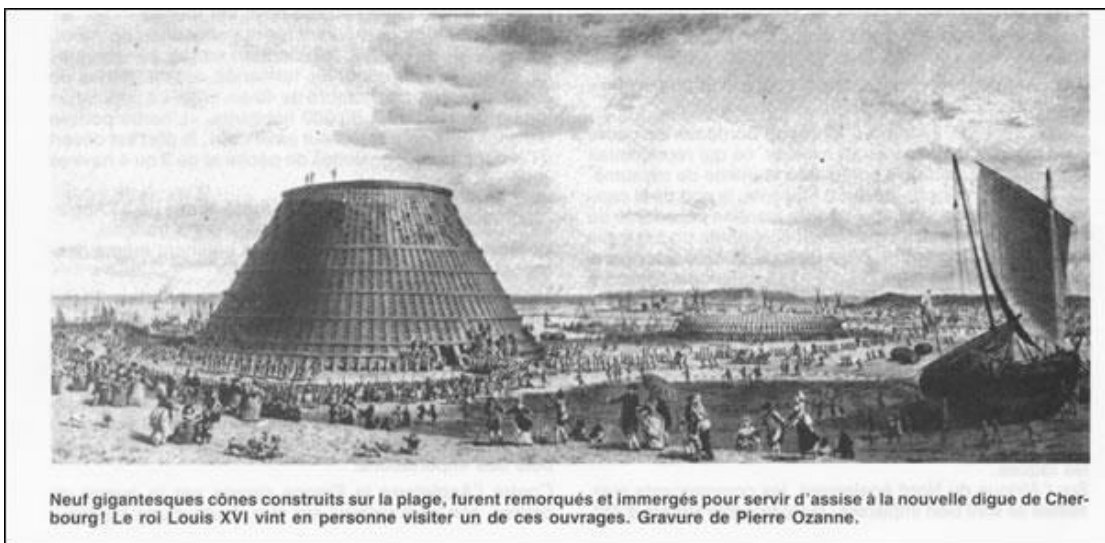
1794 et annexées dès 1795, Citoyens français à part entière jusqu'en 1815, les Belges ont donc vécu 20 ans de leur histoire en partageant intimement les bouleversements déclenchés à Paris en 89) mais si pour eux il y a lieu de se réjouir ou de déplorer l'évènement.

Curieux de tout ce qui touche à la Marine, nous avons voulu examiner la question sous un éclairage inhabituel : celui des affaires maritimes. Commençons par la France.

Il faut savoir que la révolution de 1789 éclata dans un pays florissant et prospère et non pas dans un pays épuisé ou en proie à la misère.

Le commerce extérieur de 1788 était en pleine croissance et certainement égal à celui de l'Angleterre.

Les exportations qui s'élevaient à 50 millions de livres à l'avènement de Louis XVI (1715) s'élèvent à la veille de la révolution à 440 millions de livres. Les importations passent dans le même laps de temps de 40 à 240 millions.



Tout ce trafic commercial est assuré par une marine puissante et moderne dont les unités ont un tonnage en moyenne trois fois supérieur aux navires anglais qui sont, il est vrai, en plus grand nombre: beaucoup de navires français dépassent les 600 tonneaux de jauge. Il y a ce moment-là 2.000 navires, de commerce long-courriers battant pavillon de France.

Les ports sont en pleine expansion et se spécialisent : Dunkerque «fait» dans le bois du Nord, les eaux de vie, les poissons séchés. Le Havre, «porte de l'océan» reçoit et redistribue le sucre, le coton, le café, le tabac et les bois exotiques. Brest est le port de la «Royale»; Lorient celui de la Compagnie des Indes; Saint-Malo a quasi le monopole de la guerre de course, avec celui de la grande pêche. Cherbourg ferme en 1776 sa grande rade par une gigantesque Bique construite toute entière par des fonds de 20 m. sur 90 cônes artificiels immergés un à un pour lui servir de fondations. Le roi Louis XVI vint en personne assister au mouillage d'une de ces énormes assises coniques.

Mais les trois plus grands ports du royaume, ceux qui battent tous les records du commerce maritime, sont Nantes Bordeaux et Marseille.

Nantes est au début du 18<sup>ème</sup> siècle le premier port de France.

On y comptait 1.330 navires de haute mer contre 640 à Bordeaux et 460 à Marseille. Nantes tire sa richesse principalement de son commerce triangulaire : de France en Afrique avec des objets manufacturés, d'Afrique en Amérique avec des noirs promis à l'esclavage et au retour d'Amérique, avec le sucre et les denrées coloniales.

La principale escale américaine est sans conteste Saint-Dominique, (Haïti si on veut l'appeler par son nom moderne,). La partie française, qui n'est encore que le tiers de l'île

qui pour le reste appartient alors à l'Espagne a la superficie de la Bavière, le septième de la France.

Chaque année Saint Domingue produisait 80.000 tonnes de sucre, 34.000 tonnes de café sans parler du coton, de l'indigo, du cacao, des bois d'ébénisterie. La valeur de ces produits s'élevait presque à 200 millions de francs, quatre ou cinq fois la valeur des exportations de la Martinique et de la Guadeloupe réunies.

En échange 470 navires français apportaient à Saint-Domingue de la farine, des salaisons, de la morue, des vins, des eaux de vie, des tissus, des cordages, des toiles, des armes et bien sûr aussi des esclaves.

Il était rare qu'il y eût moins de 120 navires à la fois sur la rade de Port-au-Prince, et moins de 170 sur la rade du Cap.

A la veille de la Révolution, Nantes cède la première place à Bordeaux.

De 1715 à 1789, le chiffre d'affaire de Bordeaux est passé de 9 millions de livres à 150 millions, ce qui représentait alors le quart de tout le commerce maritime du royaume. La ville n'avait jamais été aussi opulente, le port de la capitale du vin participait désormais de manière importante au commerce triangulaire mais avait également un fort trafic vers le nord : Angleterre, Pays-Bas, Danemark et les ports de la Baltique. De plus, depuis 1783, une ligne régulière de navires à passagers relie Bordeaux à New-York ; l'entreprise est soutenue par le gouvernement de Louis XVI qui lui accorde subventions et primes de vitesse.

Marseille connaît en 1788 un trafic maritime important et enregistre à l'entrée et à la sortie 274 navires pour un tonnage de 70.000 tonnes. Son commerce est plus particulièrement axé sur le Levant : le riz, les vins de Grèce et de Chypre les soies, les tapis, les toiles peintes, les peaux, les laques.

Sur l'Afrique du Nord également, les commerçants marseillais se sont bien implantés : la Compagnie Royale d'Afrique entretenait des comptoirs avec entrepôts, fonctionnaires et soldats. Son négoce portait sur le blé d'Algérie (3.500 tonnes par an), les cuirs bruts et le corail.

La ville était prospère ; elle put se permettre d'offrir au gouvernement, en 1782, la somme de 1.200.000 livres pour la construction d'un vaisseau de 120 canons, contribution volontaire pour aider la Marine Royale à parer aux conséquences néfastes de la défaite subie aux Saintes par l'amiral de Grasse devant l'amiral anglais Rodney. Le vaisseau fut lancé en 1789 sous le nom de «le Commerce de Marseille». Il était l'un des plus beaux et des plus grands de son époque. Il ne put malheureusement servir longtemps la France car il fut pris par les Anglais à Toulon en 1793, et incorporé à la flotte britannique. Survint la Révolution. En quelques années, tout s'écroula et avec les guerres qui s'en suivirent, tout bascula dans le chaos.

Les Anglais occupèrent les îles d'Amérique. A Saint-Domingue, éclata, en 1791, le premier soulèvement des noirs, aidés bien sûr par l'hostilité des Espagnols et des Anglais, mais aussi par les décrets versatiles de la Métropole et par les raisonneurs imprudents qui, voulant imiter en cela la mère-patrie, communiquèrent la fièvre révolutionnaire aux créoles et aux noirs.

En deux ans de temps la colonie sombra dans l'anarchie la plus complète ; les colons durent chercher refuge aux Etats-Unis.

La Convention abolit l'esclavage en 1794. Le Premier-Consul le rétablira en même temps que la traite des noirs, mais en vain, Saint Domingue ne retrouva jamais plus sa prospérité d'antan.

La France perdant ses colonies productrices de sucre, des ports perdirent du coup la majeure partie de leur raison d'être. Faute de l'escale américaine tout le système est réduit à néant.

Nantes s'étiolé : la guerre de Vendée à ses portes et la Terreur, orchestrée par Carrier, ne sont pas faites pour encourager le négoce.

Bordeaux s'efforcera d'entretenir des relations commerciales avec le Danemark et avec les Etats-Unis d'Amérique qui sont neutres, mais l'embargo que devra finalement décréter l'Amérique en 1808 lui sera fatal. Huit navires américains entreront encore à Bordeaux cette année-là contre 21 l'année précédente.

C'est la ruine ; tout l'arrière-pays est touché. Disparaissent ou se meurent les manufactures de voiles, les fonderies de canons, les chantiers navals, les fabriques de tabac, les verreries, les tanneries, les raffineries de sucre qui étaient au nombre de 40 en 1788. La population tombe de 110.000 à 60.000 habitants. «L'herbe pousse dans les rues note le Consul américain ; le port est désert à l'exception de 2 goélettes de pêche et de 3 ou 4 navires vides».

En guerre contre la France depuis deux ans déjà l'Angleterre décrète en 1793 le blocus des ports français.

La Navy a ordre d'arraisonner tout bâtiment même neutre qui tenterait de le forcer.

Le premier ministre britannique, sir William Pitt, en Stend empêcher la sortie des marchandises de France et l'importation des matières premières nécessaires à l'alimentation des français et à leur industrie de guerre. La guerre économique est engagée. La France est contrainte de vivre en état de siège ; elle interdit toute exportation de marchandises et de denrées jugées indispensables à l'économie de guerre et pour plus de sûreté, l'Etat s'adjuge le monopole des importations.

Contre l'Angleterre la France riposte par la guerre de course, son seul recours sur mer, faute d'une Marine.

L'Angleterre a bel et bien la maîtrise de la mer.

La France se tourne vers le marché continental et s'alimente par voie de terre via des pays neutres. Le déclin des ports français est irrémédiablement engagé. A la Rochelle, à Saint-Malo le négoce se meurt. Au Havre les bateaux pourrissent sur place. A Rochefort les marais gagnent sur le port qui devient inutilisable.

En Méditerranée, Toulon est déserté, à Marseille les long-courriers tombent de 330 à 9 et 300 navires de commerce y pourriront le long des quais pendant 25 ans. De temps à autre un bateau grec, sous pavillon turc, parvient à déjouer la surveillance anglaise et vient décharger des marchandises qu'on s'arrache au marché noir.

La production industrielle de Marseille tributaire des marchés extérieurs tombe à moins d'un quart de son niveau d'avant la Révolution. La paix revenue, Marseille ne retrouvera pas ses marchés. La France a perdu toute ses colonies ; l'île de France est devenue anglaise et rebaptisée Maurice ; Saint-Domingue est indépendante ; Marseille sera vouée à la léthargie jusqu'à l'ouverture du canal de Suez.

La ruine du trafic maritime français s'exprime en chiffres : l'effectif des navires long-courriers français qui dépassait 2.000 en 1789, tombera à 179 en 1812.

## **La marine militaire**

En 1791, la marine française compte encore 81 grands vaisseaux, 76 frégates, 47 corvettes et 37 bâtiments de guerre de types divers, mais elle est totalement désorganisée et sans chefs suite à la chasse ouverte aux aristocrates menée par les révolutionnaires.

La Révolution a poussé à l'émigration les trois-quarts des officiers du Grand Corps qu'elle n'avait pas envoyés à l'échafaud ou pendus aux réverbères.

Avec l'exécution du roi Louis XVI, les royaumes d'Angleterre, d'Espagne, de Prusse, les empires d'Autriche et de Russie, les Provinces Unies de Hollande et le Piémont déclarent la guerre à la république française. A Toulon, le 23 août, les officiers royalistes livrent la ville et le port aux Anglais et douze vaisseaux français passent du côté des royaumes.

En mai de l'année suivante, la France au bord de la disette causée par les désordres autant que par le mauvais temps, attend un convoi de blé d'Amérique, conduit par le contre-amiral Vanstabel. Il faut que le convoi passe.

La Convention fait sortir une escadre du port de Brest, forte de 26 vaisseaux et la met sous les ordres du capitaine Villaret-Joyeuse promu contre-amiral pour la circonstance. (Il était sous-lieutenant dans la Royale) A bord, le délégué de la Convention Jean Bon dit Saint André, ancien pasteur protestant chargé des affaires de la Marine, le surveille. L'escadre anglaise de Lord Howe est sortie de St. Helens Roads depuis le 2 mai ; elle a pour mission d'intercepter le convoi. Elle est de même force que l'escadre française.

Villaret rencontre l'Anglais et lui livre combat. Pendant ce temps, le convoi réussit à passer et arrive sain et sauf en rade d'Audierne. Villaret perd 6 de ses vaisseaux et parvient à grand peine à remorquer et à ramener au port 5 autres très endommagés.

Il reste à la France révolutionnaire 69 vaisseaux. Mais la Convention, échaudée par ce combat, abandonne toute idée d'utilisation des escadres qu'elle définit comme : de vains étalages de puissance maritime qui ne flattent que l'orgueil personnel». (sic)

Ce combat, appelé par les Français le combat du 13 Prairial an III, fut celui où fut arboré pour la première fois le pavillon tricolore sur un navire français (et encore sur un seul vaisseau : La Montagne, car il n'y avait plus assez d'étamine à Brest pour en confectionner pour les autres). Dans les fastes de la Royal Navy, cette bataille est célébrée sous le nom de "Glorious first of June".

En Juin 1795, autre défaite française et perte de 3 vaisseaux. En janvier 1797, la France républicaine va tenter d'affaiblir l'Angleterre en cherchant à soulever les Irlandais. Elle envoie un corps expéditionnaire sous les ordres de l'amiral Hoche. C'est un échec ; le mauvais temps disperse les navires ; deux vaisseaux sombrent ainsi que 3 frégates. Pas un soldat ne posera le pied sur le sol irlandais.

Depuis l'avènement du Directoire, la France compte un nouvel allié. En 1795, l'Espagne change de camp. Mal lui en prit. L'amiral Jervis, tombant par hasard sur la flotte espagnole le 14 février 1797, la met en déroute devant le cap St Vincent.

La même année l'escadre de Hollande se fait battre par les Anglais à la bataille de Camperdown où elle perd 11 vaisseaux sur les 13 qui étaient en ligne. Désastre.

Mais la France ne se décourage pas pour autant et use d'expédients: l'un d'eux est la guerre de course: "la guerre industrielle" comme on l'appelait alors. Les corsaires font des merveilles et sont partout où on ne les attend pas. De 1793 à 1797, les Anglais perdront 2.226 navires de leur fait.

C'est énorme et dérisoire tout à la fois ; la flotte marchande britannique compte 16.728 unités en 1795 et les Anglais en mettent sans cesse de nouvelles en chantier. Ils en auront 17.885 à l'avènement de Napoléon en 1804, et, à la fin des guerres de l'Empire, l'Angleterre disposera de près de 24.000 navires de commerce.

Autre expédient: la préparation d'une force de débarquement sur les côtes du Pas de Calais et des Flandres, commandée par le Directoire, en juillet 1797. Mais faute de posséder la maîtrise de la mer sur la Manche, elle est mise en veilleuse en 1798.

Expédient encore que la soi-disant attaque sur les arrières de l'Angleterre que doit représenter l'expédition d'Egypte. Cette extravagante entreprise de Bonaparte se soldera sur le plan maritime par le désastre d'Aboukir (1798) où la France perdra 12 vaisseaux sur 14 et ± 4.000 officiers et marins dont l'amiral en chef. La marine anglaise et son amiral

Nelson y gagneront une renommée mondiale et éternelle. Nelson devint la terreur des marins et des amiraux français.

Il reste alors à la France 51 vaisseaux. Depuis la Révolution, en sept années, elle en a perdu 30.

## La flottille de Boulogne

Bonaparte, après son coup d'état de 1799 est proclamé Premier Consul. La France est toujours en guerre et vient de subir l'affront de la défaite navale d'Aboukir.

Le Premier Consul sait que, pour vaincre l'Angleterre, il lui faut vaincre sa Marine, or, il ne dispose ni d'une marine équivalente, ni de marins en nombre suffisant, ni d'amiraux.

Qui, il en a bien quelques-uns, héritage de la République, mais il ne leur fait pas confiance. Ils discutent ses ordres et parlent de marées, de courants, de calmes ou de vents contraires et argumentent sur tout.

Bien que né sur une île, Bonaparte n'est pas marin et il s'irrite de ne pouvoir manœuvrer des flottes comme on manœuvre les divisions et les corps d'armées de la manière dont il a le secret.

Aussi décide-t-il de porter par un coup d'audace ses armées sur le sol britannique et de vaincre sur la terre ferme les armées anglaises (ce qui ne devrait pas lui causer de grandes difficultés) puis d'aller planter ses Aigles



Le contre-amiral Latouche-Tréville (1745-1804). Premier commandant en chef de la force de débarquement française dite: Flottille de Boulogne, en 1801

sur Londres et «se venger de cette puissance qui, depuis six siècles, opprime la France». Comme il l'écrit à l'amiral Villeneuve. Il fait reprendre les travaux et ressusciter la Flottille de Boulogne.

C'est sur Pierre Forfait, nommé Ingénieur Général de la Flottille Nationale, que repose toute l'entreprise. C'est lui qui en 1795, a appuyé d'enthousiasme la proposition du Lieutenant de Vaisseau Muskeyn, Belge mais aussi Français par annexion, d'employer en Manche des chaloupes-canonnières.

Il s'agit de petits bâtiments à fond plat, marchant à la voile et à l'aviron, grésés en brick, longs de 28 m. et armés de 3 pièces de 24 et d'un obusier de 8 pouces.

Montés par 22 marins, ils devraient pouvoir embarquer 130 soldats.

Les essais avaient eu lieu en présence de l'ingénieur. Forfait devant le littoral belge et avaient emporté son adhésion. 298 chaloupes-canonnières furent construites en neuf mois. Pour assurer le transport du matériel et des chevaux, le Directoire avait fait construire et mobiliser 1.307 bateaux de charge.

Telle était la flottille de débarquement que Bonaparte, avait, en 1801, décidé de réarmer. Lorsque l'on apprit à Londres ce qui se tramait de l'autre côté de la Manche, le gouvernement anglais entreprit d'édifier de nouvelles fortifications littorales, tels ces forts puissants, circulaires, garnis de sabords dans leurs épaisses murailles, vaisseaux immobiles et redoutables commis à la garde de Portsmouth. On lève des milices, on dresse des plans d'évacuation, puis on rappelle Nelson et on lui confie solennellement la défense des Iles britanniques, de quoi rassurer les plus craintifs. Nelson, sitôt de retour, fonce sur



Boulogne avec la fougue d'un midship. Mais durement étrillé par la défense, il doit se replier avec des pertes. Il recommence de plus belle, mais sans succès.

Alors l'Angleterre, troublée, fatiguée après huit ans de guerre maritime soutenue, inquiète aussi, accepte d'entrer en pourparlers avec la France.

Le premier octobre, c'est le cessez-le feu; en mars 1802 la paix est signée à Amiens.

La paix, due en grande partie à la présence menaçante de la force de débarquement française à Boulogne, ne fut pas de longue durée. En Angleterre un parti belliciste vitupère contre les ministres qui ont signé un traité de paix qui, non seulement laisse la Méditerranée à la France mais encore la laisse en possession de la Belgique et d'Anvers.

Par mesure de prudence, Bonaparte porte les effectifs de son armée à 500.000 hommes; puis il exige l'évacuation de Malte que les Anglais ne font pas mine de quitter. Et la guerre reprend, (avril 1803). Pour Malte, disent les uns, pour la Belgique et Anvers disent les autres.

## **Retombées maritimes en Belgique**

On se souvient que, depuis la fin du régime espagnol, la Belgique n'a plus de Marine, que le port d'Anvers est fermé à la navigation par le traité de Munster.

Ostende sur la mer, a survécu grâce du trafic maritime et aux étonnants succès enregistrés par la Compagnie des Indes. En 1770 le port devint la tête de pont du trafic transatlantique des marchandises et des armes à destination des Etats-Unis, alors en pleine guerre d'indépendance.

En 1776 on creuse et on met en service le premier bassin à flot. La ville compte 10.000 habitants et s'étend au-delà des anciens remparts vers le Hazegras.

En 1781 Ostende est gratifiée du statut de port-franc» par l'empereur Joseph II et c'est la ruée. 2.636 navires entreront à Ostende l'année qui suivra cette décision, plus qu'à Nantes et Bordeaux ensemble.

La ville reçoit encore un octroi pour la fondation de la Compagnie d'Assurance d'Ostende au capital de 2 millions de florins. Cette compagnie sera ruinée en 1810 par le blocus imposé par Napoléon. La ville éclate dans ses murs. Joseph II autorise la destruction des remparts. Personne ne s'attend à de quelconques hostilités.

En 1792, la France déclare la guerre à l'Autriche et c'est l'invasion française. La Belgique, ne l'oublions pas, est province autrichienne et plus proche de Paris que le Tyrol, Vienne ou le Vorarlberg!

Sous la conduite du général Dumouriez, 88.000 soldats mettent les armées belgo-autrichiennes en déroute à Valmy, le 20 septembre, puis à Jemappes, le 6 novembre. Le 13 novembre, ils sont à Anvers ; le 15 les Sans-Culottes sont à Ostende; le 16, la frégate française «Ariel», capitaine Moulton, et la corvette «l'Eveillée», capitaine MulIon entrent au port.

Ce dernier capitaine décide de procéder, dès le lendemain, à la cérémonie de la plantation de l'arbre de la Liberté au beau milieu de la Place d'Armes.

On imagine sans peine l'affligeant spectacle que fut cette cérémonie imposée par les «Sans-Culottes' et regardée avec consternation par les autorités communales, contraintes à y assister au nom de la Liberté, de l'Egalité et de la Fraternité, après qu'elles eussent été forcées de leur remettre la caisse communale et les 36.000 florins qu'elle contenait.

Le 19 novembre, 500 hommes de troupe prennent leurs quartiers dans la ville. Le colonel Maschalk les commande ; le citoyen Morel est commissaire civil de la République. Un conseil communal, formé de sympathisants à la cause française, est désigné d'office.

Le 15 décembre, les Pays-Bas Méridionaux (lire : la Belgique) sont proclamés territoires sous tutelle, et la francisation des régions occupées est décrétée à Paris par la Convention nationale.

Le 21 janvier suivant (1793), le roi Louis XVI est décapité. Sa mise à mort provoque la coalition de l'Autriche de la Prusse, de la Russie, de l'Espagne et de la Hollande contre la France.

A Ostende et dans le pays, la résistance s'organise. La caisse communale est une fois de plus vidée de son contenu pour payer la garnison, pendant que le général Dumouriez se fait battre à Neerwinden, par les alliés.

Cinq navires anglais viennent s'embosser devant la ville. Les Français reculent partout ; la garnison d'Ostende forte de 2.000 soldats évacue à la hâte.

Le 4 avril, entrée des troupes autrichiennes, restauration des lois, réinstallation des édilités communales, grandes fêtes et réouverture du port.

En quatre mois, d'avril à juillet 1794, il n'entrera pas moins de 2.000 navires au port d'Ostende.

Mais l'euphorie est de courte durée. Au printemps 1794, les Français lancent une deuxième offensive.

Le Conseil communal, tant est grande la crainte de voir revenir les Français, offre au gouvernement 25.000 florins de contribution volontaire à l'effort de défense.

A Nieuport, le Prince d'Orange vient, à la tête de 1.200 hommes, renforcer la garnison anglo-autrichienne forte de 3.000 soldats, et on inonde les terres tout autour de Nieuport. Furnes tombe aux mains des Français mais Nieuport résiste.

Ostende sert d'hôpital de campagne. La ville offre une seconde contribution de 30.000 florins bientôt suivie d'une troisième de 36.000 florins. En reconnaissance, l'Empereur fait rétablir tous les privilèges aux gildes et aux métiers comme ils existaient sous Marie-Thérèse.

Le 15 juin 1794, le frère de l'empereur, l'archiduc Joseph vint inspecter les défenses de la ville. Par prudence, on évacue les trésors des églises vers Flessingue et Middelburg.

Le 26 juin, c'est la défaite autrichienne de Fleurus. Le 1er juillet, le dernier soldat allié quitte la ville.

Le lendemain, 15.000 soldats français font leur entrée dans une ville désertée.



Les Français envahissent la Hollande et, dès la fin de l'hiver, y abolissent le Stathouderat et proclament la république batave.

Pendant les 7 mois qui s'écoulèrent entre la conquête et l'annexion proclamée le 1er octobre 1795, les Belges eurent à supporter une tyrannie brutale et des exactions inouïes. Les Français levèrent plus de 80 millions de contributions militaires; les églises furent pillées et fermées; les biens religieux furent nationalisés et vendus à l'encan ; les œuvres d'art détruites ou confisquées; à tel point que la Belgique se sentit soulagée lorsqu'elle perdit son autonomie. (L'annexion fut reconnue et acceptée par l'Empereur François II au traité de Campo-Fornio, le 1er octobre 1797, en échange du territoire de Venise.)

En août 1795, un décret de la République plaça la libre navigation de l'Escaut sous la garantie de la république française ; Anvers allait enfin pouvoir se relever après deux siècles de décadence.

Une déclaration du Conseil exécutif Provisoire de la République proclama : Les gênes et les entraves apportées au commerce et à la navigation sur l'Escaut et sur la Meuse sont contraires aux principes fondamentaux du droit naturel, le cours des fleuves est propriété commune et inaliénable de toutes les contrées arrosées par leurs eaux....»

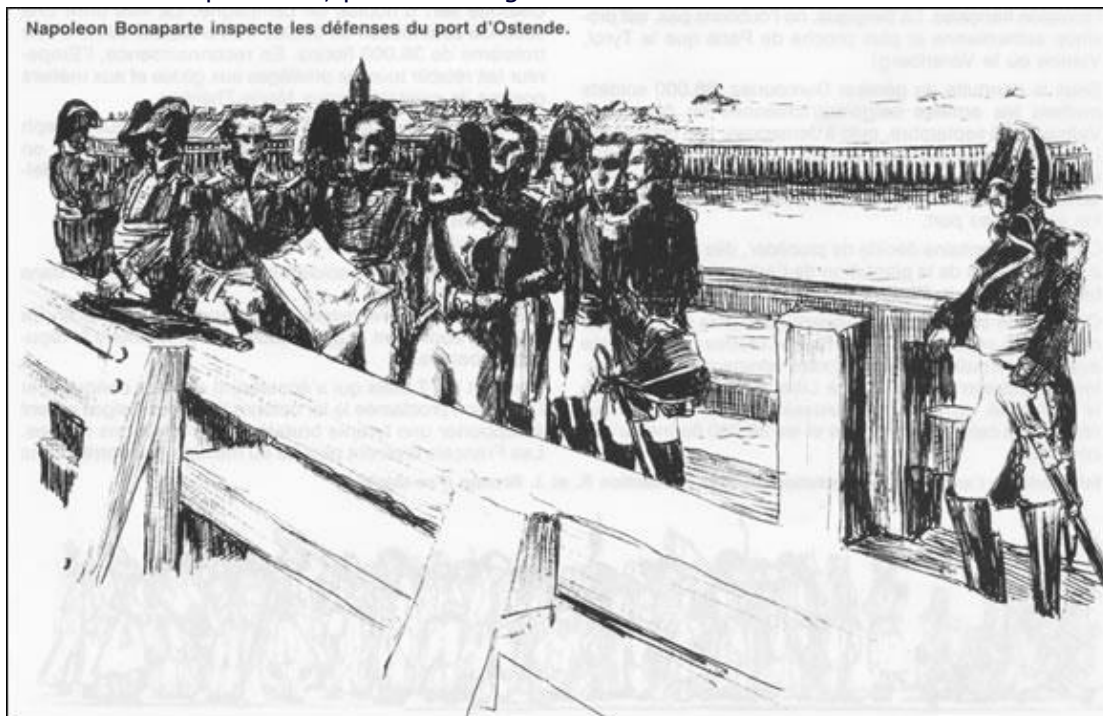
Londres protesta. La réponse française fut nette : le droit naturel de défendre les intérêts belges appartient non seulement à la France, mais à tous les pays d'Europe ; le traité de Munster était inapplicable aux Belges puisqu'il avait été conclu sans leur assentiment ; la liberté de l'Escaut s'imposait pour laisser aux Belges la liberté complète à laquelle ils avaient droit».

## **Le camp de Boulogne**

Lorsque fut rompue la paix d'Amiens le 16 mai 1803, le Premier Consul, reprenant ses projets d'invasion de l'Angleterre, entreprit une grande tournée des ports et mit en œuvre un vaste projet de constructions navales.

Trente nouveaux vaisseaux avaient été mis en chantier, dans la seule année 1802, mais la France n'aurait pas encore pu se mesurer avec quelque chance de succès à la Royal Navy.

La reprise des hostilités avait surpris la Marine deux ans trop tôt. Avec peine aurait-elle pu aligner 12 vaisseaux contre 60 chez les Anglais, qui allaient en aligner 101 l'automne 1803 et 1894 un an plus tard, plus 226 frégates et 274 corvettes.



La

Nation tout entière comprit le besoin impérieux de navires et toutes les communes toutes les villes, tous les départements, toutes les corporations apportèrent leur quote part à l'armement de la flotte, qui pour une corvette, qui, comme la ville de Paris, pour un vaisseau de 120 canons. Lyon apporta assez d'argent pour construire un vaisseau de 100 canons.

Marseille un de 74, Bordeaux un de 80 ; les communes plus petites, les collectivités plus modestes s'inscrivaient pour les simples bateaux à fond plat qui devaient aider à l'invasion de l'Angleterre.

Pas un Français qui ne doutât du succès de l'entreprise : Nos légions ont franchi les Alpes, un détroit ne peut les arrêter pour vaincre Albion».

Lorsque Bonaparte ordonna le recommissionnement de la Flottille de Boulogne, à son signal, des milliers d'hommes se mirent à l'ouvrage. Aux chaloupes-canonnières s'ajoutèrent quatre autres types de bâtiments à fonds plats :

- la prame : longueur 35 m. grée en corvette (trois mâts carrés) et montée portant 12 pièces de 24, de 38 marins.
- le bateau-canonnier, grée en lougre, armé d'un canon de 24, et d'un de 18 et monté de 6 marins et 100 soldats.
- la péniche : de 18m. grée en lougre, armée de 2 obusiers légers et portant 5 marins et 66 soldats.
- la caïque, (nom donné pour la circonstance à la grande chaloupe classique des vaisseaux) armée d'une pièce de 24 et montée par 20 hommes.

Pour le transport du matériel et des chevaux, on transforma des bâtiments de pêche et de commerce.

Bonaparte harcèle l'ingénieur Forfait : il lui faut 2.600 bateaux pour le 23 septembre (on est en mai !). Il met à sa disposition les forêts des alentours de Boulogne ; il fait commander en Russie et en Suède les bois pour fournir les mâts et les courbes dont on manquait, du chanvre, du cuivre, du goudron ; le transport doit se faire par mer jusqu'en Hollande et de là par canaux.

Chaque jour s'ouvraient de nouveaux chantiers : partout où il était possible de construire, dans tous les ports, sur toutes les rivières, jusqu'au cœur de Paris !

On construira en bois vert, puisqu'on n'a pas le temps de laisser vieillir les bois, avec tous les inconvénients que cela comporte. Bonaparte n'en a cure.

Ce qu'il veut c'est jeter par surprise, 115.000 hommes dont 11.000 cavaliers sur la côte anglaise par une belle nuit noire et une mer bien calme.

Des Tuileries, Bonaparte suit les préparatifs jusque dans les plus petites détails.

Il articule sa flottille :

- 54 prames en 2 divisions, une division est composée de 3 sections, chacune de 9 unités.
- 423 chaloupes-canonnières en 12 divisions, chaque chaloupe accompagnant une péniche de débarquement.
- 432 bateaux-canonniers, en 16 divisions également, flanqués d'une péniche de débarquement.
- 108 caïques en 4 divisions.

Enfin, en 3 divisions, 81 bateaux de pêche armés en guerre et 40 transports de matériel, de ravitaillement et de chevaux, plus l'artillerie de campagne : 450 pièces approvisionnées à 200 coups et 14 millions de cartouches.

Au littoral, la France est transformée en un gigantesque chantier ; à l'intérieur, en arsenal et en casernes.

Le 27 juin, Bonaparte vint sur place à Boulogne se rendre compte de la situation. Avec lui, le ministre de la Marine, le contre-amiral Decrès, l'Ingénieur-Général Forfait, et le contre-amiral Bruix qu'il a nommé commandant en chef de la flottille de débarquement. Il visite longuement le port, se renseigne avec soin et confirme les travaux ordonnés : nouveaux

quais, digues, bassin de chasse, les fortifications à bâtir, les camps à installer pour la future Armée de Boulogne ; il fait le choix d'un observatoire sur la falaise de l'Ordre, d'un logement pour lui et son état-major...

Quarante-huit heures plus tard, il est en route pour Calais, Dunkerque, Ostende et Anvers, d'où il compte repartir pour Paris via Bruxelles, Liège, Namur et Sedan.

Arrivé à Ostende, le 10 juillet, Bonaparte ne put que constater combien était véridique le rapport de l'amiral. Decrès sur l'état de délabrement de la ville et du port, délabrement causé par les attaques incessantes des navires anglais.

Regrettant que la ville ne fût pas protégée par une citadelle comme Dunkerque ou Calais, le Premier-Consul fit installer des batteries d'artillerie sur les musoirs des estacades : leur portée serait alors suffisante pour épargner à la ville les méfaits des bombardements des croiseurs britanniques. Il ordonna ensuite d'élargir le musoir de l'estacade est afin qu'elle fut capable de porter une batterie de pièces lourdes.

Par un décret du 11 juillet, un budget de trois millions de francs pourvut aux frais de renforcement des remparts et des défenses de la ville.

La batterie du musoir fut terminée en 1805 ; on l'appela la batterie Napoléon. Le fort Impérial que l'on connaît actuellement sous le nom de Fort Napoléon ne sera terminé qu'en 1814.

Il est dû à l'initiative du général Davoût, commandant le Camp de bruges où trois divisions (± 60.000 hommes) vinrent stationner en prévision du grand débarquement.

A l'ouest de la ville, les Français mirent en construction un autre fort faisant le pendant au fort Impérial. Commencé en 1811, il ne fut achevé qu'en 1815, ô ironie! par les Anglais - et bien entendu on l'appela le Fort Wellington.

## Anvers

Le 21 juillet, Bonaparte était à Anvers.

Le Premier-Consul fut tout de suite frappé de l'importance port. Sa situation au débouché de grandes voies navigables qui lui assuraient l'arrivée rapide et sûre par la Meuse et le Rhin du bois et des matériaux nécessaires à la construction des navires et l'existence dans le pays d'une main d'œuvre abondante et qualifiée lui firent immédiatement prendre la décision d'en faire à l'avenir un grand port militaire, de l'importance de Brest et de Toulon ; mais en premier lieu, il s'agissait d'en faire un arsenal et un chantier de construction navale.

Et, pour mener à bien ses projets, il nomma à la tête de ce port un grand administrateur, l'ancien Commissaire Général sous la royauté, Pierre-Victor Malouet, qui, après avoir émigré en Angleterre, venait de rentrer au pays.



Le Commissaire Général de Marine Pierre Victor Malouet

Il le nomma Commissaire Général de la Marine du port d'Anvers, avec les attributions de préfet maritime.

Le tâche qui attendait Malouet était écrasante ; il n'y avait alors à Anvers, ni bassin en eau profonde, ni approvisionnement, ni chantier naval et pourtant, dès les derniers mois de 1803, il parvint à mettre sur cale, rien moins qu'un vaisseau de 74 " La Commune de Lyon", qui sera suivi bientôt de deux autres navires de guerre.

A l'amiral Decrès, Bonaparte écrivit à propos de la pose de la première pierre de l'Arsenal d'Anvers : «...Il nous faut une Marine et nous ne pourrions être censés en avoir une que lorsque nous aurons 100 vaisseaux. Il faut les avoir en cinq

ans... Quelques jours plus tard (28 avril 1804), Il ajoute:...» Il ne vous échappera pas que mon intention est de commencer beaucoup de constructions navales... Je veux avoir à l'eau, avant Vendémiaire An XIX (sept. 1806), vingt-six vaisseaux de guerre... C'est à Anvers que doit être notre grand chantier. C'est là seulement que deviendra possible en peu d'années la restauration de la marine française. Avant l'An XV (1807), nous devons avoir cent vaisseaux de guerre...»

Le Commissaire de marine Malouet est infatigable, son activité débordante. Il est pourtant à court d'argent, d'approvisionnement et d'ouvriers et H ne se cache pas pour le dire et s'en plaindre ouvertement. Néanmoins il réussit à lancer successivement, entre avril et septembre 1807, huit vaisseaux de 74, avant d'attaquer une nouvelle série de vaisseaux de 80 canons.

Certes, Pierre-Victor Malouet n'est pas seul ; il a pour le seconder des hommes éminents comme l'ingénieur Lair et le commandant de Kersaint qui se dévouent à leur tâche, corps et âme.

Les motifs qui avaient amené Bonaparte à s'installer à Anvers étaient exactement les mêmes que ceux qui poussaient les Anglais à ne pas tolérer la présence française en Belgique. «Anvers ce pistolet chargé, braqué sur le cœur de l'Angleterre».

Aussi ne fallut-il pas attendre très longtemps leur réaction. Elle vint brutale, au début d'août 1809 : les Anglais débarquent à l'embouchure de l'Escaut. Flessingue, après un dur bombardement capitule ; le fort de Bath est pris, tout comme les batteries de la rive gauche.

Les vaisseaux français stationnés sur la rade, inférieurs en nombre, refluent sur Anvers.

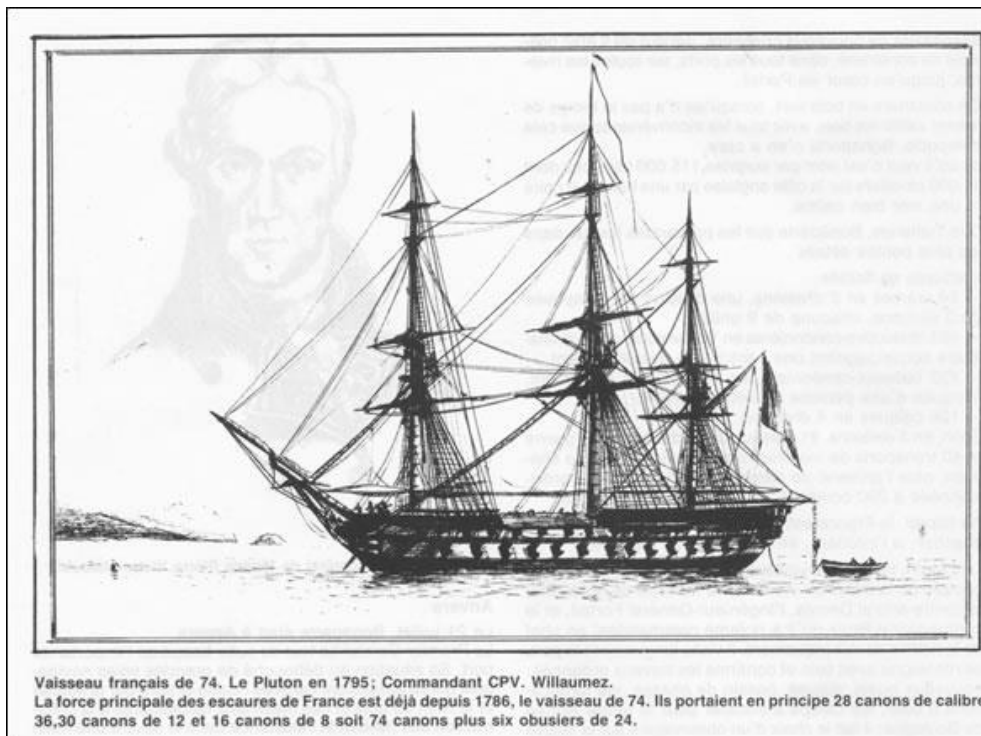
Malouet est sur le point d'évacuer sur Malines, quand, à la surprise générale, les Anglais rembarquent. Lors Chatham, chef de l'expédition, opère des destructions importantes à Flessingue: les portes des bassins, les entrepôts militaires, toutes les installations maritimes; et le 10 décembre, l'escadre anglaise quitte la rade. Les conséquences pour Anvers sont importantes.

Les vaisseaux français, parfaitement pilotés, ayant réussi à remonter le fleuve, que l'on croyait impraticable pour les grosses unités, Napoléon décida d'ériger le port de simple arsenal de construction en «port maritime d'armement et d'expédition».

Puis il entreprend de reconstruire à Flessingue, en plus grand et en plus solide ce que les Anglais avaient détruit.

Il fait approfondir le chenal, agrandir le bassin et reconstruire les magasins en les voûtant à l'abri des bombes. On peut lire dans la correspondance de Malouet à Bernadotte cette phrase prophétique : «Anvers est certainement destinée à devenir une grande place commerciale... l'avantage de transporter sa défense en dehors de la ville, sur les rives de l'Escaut et dans des ouvrages avancés, est d'épargner à ce port tout l'appareil et le mouvement militaire qui paralyserait les magasins de commerce, les ateliers et finiraient par les détruire. H n'est pas de même d'un arsenal (chantier de construction navale) lié tout naturellement aux intérêts des armateurs et des vaisseaux marchands. Une administration sage saura leur faire faire bon ménage. L'expérience le prouve, c'est avec l'arsenal que son commerce a commencé et a crû dans la proportion de 1 à 30».

Pourtant le port n'a pas encore de bassin à flots ; Napoléon ordonnera le creusement du premier en 1811 et en 1813, le creusement d'un second ; le premier est encore connu sous le nom de Bonaparte Dok» et le nom de second restera connu sous le nom de «Willem



dok» nom du roi Guillaume d'Orange, le souverain de la Hollande et de la Belgique qui furent réunies sous une même couronne après la chute de l'Empire.

Ce même roi se plut à favoriser le

développement d'Anvers qui bientôt dépassa Amsterdam dans le trafic colonial.

## L'Echec du débarquement

Malgré les prodiges réalisés par la France dans tous les ports des côtes de Flandre et du Pas-de Calais où son extraordinaire force de débarquement attendait, parée à toute éventualité, l'ordre d'appareiller, talonnée par Napoléon qui surgissait à tout propos et se faisait faire des démonstrations de l'habileté et des qualités de manœuvre de la flottille, faisant apprendre aux soldats à tirer à l'aviron et aux marins à tirer au canon, éprouvant les systèmes de communication, provoquant des alertes (il ne vint pas moins de 7 fois en inspection et y passa des séjours dont l'un fut d'un mois entier), jamais cette force ne put se mettre en branle, faute de pouvoir obtenir ne fût-ce que quarante-huit heures, la maîtrise de cette portion de mer.

Toutes les tentatives de rallier les escadres françaises, étroitement bloquées dans les ports du Texel, de Cherbourg, Le Havre, Brest, Rochefort, El Ferrol, Cadix, Carthagène et Toulon, échouèrent.

Bonaparte essaya toutes les combinaisons possibles pour distraire l'Anglais de son blocus, pour l'entraîner vers les Antilles ou vers l'Egypte, jamais la Flotte anglaise ne desserra son étreinte, jamais les Français ne purent se joindre en force pour protéger le passage de la flotte de débarquement.

La dernière tentative se solda par l'affreuse défaite de Trafalgar. Mais l'Empereur se sentant menacé sur ses arrières avait déjà tourné le dos aux rivages de la Manche, pour foncer sur Vienne (20 août 1805) et attaquer les Autrichiens avant que la Prusse et la Russie ne puissent leur joindre leurs forces.

Et le jour même où la flotte française fut décimée à Trafalgar, Napoléon triomphait à Austerlitz.

Trafalgar mit fin définitivement aux rêves de débarquement sur le sol anglais. L'Angleterre avait ce jour-là acquis pour de bon la maîtrise absolue de la mer. Force restait d'admettre, à qui ne l'avait pas encore compris, que l'Angleterre ne serait jamais vaincue sans 'être d'abord privée de sa Marine.

Vainqueur partout sur le continent, Napoléon était vaincu sur mer et sa défaite avait rendu son adversaire omnipuissant.



La  
leçon  
était  
dure.

Malgré la répugnance que lui inspira désormais cette marine et ces amiraux qui ne lui avaient apporté que déboires et déception, l'Empereur ne l'abandonna pas pour autant à son sort.

Sur son ordre, on continua de construire des navires de guerre, tant et si bien, que dix ans plus tard la flotte put atteindre et même dépasser les 100 vaisseaux tant désirés. Napoléon ayant enfin compris qu'on ne fait pas des navires avec du bois vert, ni des marins militaires avec le tout-venant, qu'on n'obtenait pas nécessairement de bons officiers de marine par le hasard des recommandations, se mit à réformer méthodiquement tout l'appareil maritime. Il créa des écoles navales, des casernes de marine, enrégimenta les marins qui reçurent dès lors une formation militaire très poussée. Il fit former des canonnières et ouvrit des écoles spéciales, installées sur de vieux navires en rade de Brest et de Toulon, pour la formation des jeunes gens de tous milieux sociaux qui étaient désireux de devenir officiers de marine.

Mais ces très réels efforts venaient trop tard pour modifier le destin de l'Empire français et de son Empereur.

A Trafalgar, le 21 octobre 1805, l'Angleterre n'avait pas seulement infligé une défaite majeure à la flotte française : elle avait, ipso-facto, conquis la maîtrise absolue de tous les Océans. Personne au monde n'aurait plus pu s'opposer à elle ; son hégémonie maritime s'étendait à toute la terre. Et Napoléon pourra encore multiplier les actions d'éclats, ses grognards remporter des victoires ce fut, peine perdue: la France finira étouffée par manque des poumons maritimes que sont les ports et la libre circulation des navires... La terre ne put vaincre la mer...



En 1815, il y avait 120.000 marins français prisonniers qui croupissaient sur les pontons anglais. En dix ans les Anglais avaient capturé 1.244 navires de commerce français. Ils avaient perdu 18 vaisseaux, les Français 124.

A la fin de la guerre, la France ne possédait plus une seule colonie.

Le commerce français ne retrouvera son niveau d'activité d'avant la Révolution qu'après 1825 ; mais la part française dans le commerce mondial n'atteindra plus jamais le pourcentage qu'elle avait avant la Révolution.

En chiffres absolus, la France a perdu, de par la Révolution et les guerres qui en ont découlé, 35 années; en chiffres relatifs à l'échelle du monde, le recul est sans appel.

## **Bilan pour la Belgique**

Si l'on en croit certains auteurs français, la Belgique doit sa promotion industrielle rien moins qu'aux bouleversements de ce temps. L'ouverture d'un vaste marché continental d'où ont disparu les péages et les douanes élargit miraculeusement la clientèle des industriels belges, enrichis déjà par le rachat des biens d'Eglise. Les Belges peuvent vendre librement aux Rhénans, aux Hollandais, aux Français. «Avec une main d'œuvre abondante, un esprit d'entreprise «aiguisé, un équipement rajeuni, la Belgique devient la région la plus prospère du Grand Empire».

Avec une sidérurgie dotée de 89 hauts-fourneaux (la France n'en aura pas autant avant un demi-siècle), des machines à vapeur qui, dès 1807, pompent les galeries inondées des mines de charbon et permettent l'extraction profonde; avec des filatures géantes, dont l'une à Gand, emploie plus de 10.000 ouvriers, une industrie chimique protégée par des brevets nombreux, voilà la Belgique à l'avant-garde de l'industrie continentale.

Adrien de Meeus, dans son Histoire des Belges», va plus fort encore lorsqu'il prétend que ce sera moins la France qui a annexé la Belgique en 1795, que la Belgique qui s'est annexé la France pour l'exploiter économiquement».

Pour le maritime, le gain majeur est la liberté de commercer sur mer, ce qui, avec l'ouverture de l'Escaut et de la Meuse, redonnera la vie au pays tout entier via le grand port idéalement situé qu'est d'Anvers, son nouveau chantier de construction navale, ses deux bassins, et toute une main d'œuvre recyclée.

Nos rois après 1830, s'attacheront à stimuler le commerce maritime retrouvé, en favorisant la recherche des marchés lointains, en faisant servir les marins militaires sur les navires marchands et en mettant la Marine Royale au service des intérêts commerciaux du Pays.

Et pour la Marine militaire belge, à part quelques officiers formés dans les escadres de France, ceux qui créèrent la Marine Royale, âgés pour la plupart de 25 à 30 ans, ne durent rien à la France, mais tout à la Marine hollando-belge de Guillaume Ier.

Ils étaient quelques dizaines à servir dans la flotte du Lieutenant-Admiraal Van Kinsbergen ; à peine dix d'entre eux furent parmi ceux qui participèrent à la création de la Marine belge, d'autres comme ce Namurois Paul Crombet qui fut contre-amiral en Hollande et directeur de l'école navale de Medemblik, restèrent et firent carrière en Hollande.

Par contre il est intéressant de noter que sur les 14 navires qui constituèrent le premier embryon de la Marine militaire belge, 8 furent des chaloupes-canonnières de la flottille impériale de Boulogne.

Les Pays-Bas héritèrent en effet, à la chute de l'Empire, de 179 canonnières et chaloupes-canonnières; ils trouvèrent encore dans leurs ports, 8 navires de lignes de 74 et de 80 canons, construits et terminés à Anvers, ainsi que 3 vaisseaux en construction. A Den Helder, ils purent sauver 9 vaisseaux et 6 frégates auxquels il faut ajouter 2 autres vaisseaux et 6 frégates en provenance d'autres ports du royaume. Total : 22 vaisseaux, 8 frégates, 179 canonnières. De quoi se refaire une Marine. Mais ces navires il faut le

reconnaitre, étaient de fort mauvaise qualité. Construits trop vite, de mauvais bois et trop légers d'échantillonnage, ils n'étaient pas fait pour durer. S'ils étaient rapides, plus rapides sous certaines allures que les navires anglais correspondants, ils fatiguaient vite, leurs bordages s'ouvraient et il fallait pomper sans cesse. Bonaparte habitué à perdre beaucoup de navires, les voulait nombreux et se moquait de leur durabilité.

La première campagne qu'entreprit le nouveau royaume belgo-hollandais avec ces navires-là, se solda, dès le premier coup de chien, au passage de la Manche, par de tels dégâts qu'il fallut en hâte relâcher à Plymouth, et y vendre à la démolition le vaisseau-amiral «Zeeland» de 68 canons et renvoyer en remorque le «Rotterdam», devenus tout deux inutilisables.

Mais les Hollandais très conscients de l'importance que revêt la possession d'une Marine puissante et bien organisée, se mirent rapidement à remplacer les navires hérités de l'Empire français, si bien que pendant les 15 ans que dura l'union de nos deux pays, on construisit et termina 4 vaisseaux de ligne, 14 frégates et 16 bricks. En 1830 il y avait encore en chantier 3 vaisseaux de 74 canons et 2 frégates de 60 canons. Un bel exemple de prévoyance que ne suivit pas la Belgique devenue indépendante, qui ne remplacera, lorsque le temps en sera venu, aucun de ses navires de guerre...

On peut donc dire que la Révolution française n'apporta rien à la Marine militaire de la Belgique, ni sur le plan matériel ni dans les mentalités qui restèrent fort éloignées de l'esprit maritime qu'il serait normal d'attendre d'un pays riverain de la Mer du Nord et maître d'un des meilleurs ports d'Europe.

En guise de conclusion, et tout en laissant à chacun le soin d'apprécier à leur juste valeur les invasions des révolutionnaires français de 1792 et de 1794, on se rappellera les termes de la fière déclaration que la France jeta à la face de l'Angleterre à propos de la liberté de la navigation sur l'Escaut : «... que le traité de Munster était inapplicable aux Belges puisqu'il avait été conclu sans leur assentiment... » pour regretter que ces belles paroles, si justes, ne furent pas d'application lors de l'annexion de la Belgique à la France en 1795, ni lors de la signature du traité de Campo Formio, qui entérina cette annexion et fut conclu hors de notre présence et sans notre assentiment.

De même, on se rappellera que le rattachement de la Belgique à la Hollande, décidé en 1815, par les grandes puissances, a été conclu sans l'assentiment des Belges... tant et si bien que ce bel arrangement a engendré une Révolution contre les Hollandais dont on se serait bien passé, eux comme nous.

Ce raccourci forcément sommaire, montre que les Belges, malgré toutes les proclamations des «Droits de l'Homme», du «Droit des peuples à disposer d'eux-mêmes», n'ont obtenu ce droit à l'autodétermination que les armes à la main et cela seulement en 1830.

Après avoir subi pendant des centaines d'années le dépeçage, le morcelé de nos territoires naturels et la dispersion de nos nationaux, nous eûmes encore le chagrin de devoir subir après 1789, les inadmissibles entraves à nos droits fondamentaux de commerce, de parole, d'assemblée, de religion, de langage, qui tous devaient être garantis par les principes issus de la Révolution française...

En 1989 rien ne sert de le déplorer, on ne refait pas l'Histoire ; les vainqueurs l'écrivent, les vaincus en subissent les conséquences. Quant à se réjouir... il semble que se soit un peu prématuré.

Réjouissons-nous plutôt tous les jours et commémorons quotidiennement l'anniversaire de 1830 et de nos droits retrouvés de citoyens libres et égaux devant la Loi, notre Loi.

## SOURCES

R. MAINE, Trafalgar, Paris, Ed. Hachette, 1955.

R. SEDILLOT, Le coût de la Révolution française, Paris, Perrin, 1988.

L.D. DE KROON en HAYE THOMAS, Van Linienschip tot Vliegkampschip, Elsevier Pocket.

ED. BAELS, Oostende onder het Franse bewind, Oostende, Eigen Beheer, 1982.

JEAN BOUDRIOT, Le Vaisseau de 74 canons, Grenoble, Editions des Quatre Seigneurs.

Neptunia, revue des amis des Musées de la Marine, n°. 76, 81, 89, 91, 95, 115; France (Paris)

---

Inséré 15/10/16 Dossier News Enlevé 15/11/16

## In Depth: Two Sides to Every Story

Positive results from Dutch ship owners while global shipbreaking industry still slow to react.

The NGO Shipbreaking Platform recently published a list of all the ships that were brought to Indian, Pakistani and Bangladeshi shipbreaking facilities last year. The results show that a total of 768 ships were destined for the breaker in 2015.

Crucially, according to the NGO, 469 of those vessels were broken in an unsafe and environmentally unfriendly manner. Working conditions and environmental regulations are often inadequate – resulting in numerous fatalities and injuries to personnel together with substantial regional pollution caused by poor handling of hazardous materials.

The announcement marks an important milestone: for the first time ever, not one single Dutch-owned vessel ended up on a shipbreaking beach in India, Pakistan or Bangladesh. This fact has been rightly praised by the Dutch maritime industry. Rather than selling their ships to Asian shipbreaking yards, Dutch owners sent a total of 14 vessels for recycling in controlled conditions in specialised yards in Denmark and Turkey last year.

### Downstream management

Even though the Netherlands has performed well in last year's figures, there is a flip-side to this positive news if you look at the global state of the shipbreaking industry. This involves the relevant legislation regarding shipbreaking practices: the 2009 Hong Kong Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships. *"The problem with the Hong Kong convention is it only regulates what happens in the ship breaking yards",* states **Clean Shipping Index director Merijn Hougee**. *"If you look at the issue of ship recycling it is much broader than that. The hazardous waste that comes from the shipbreaking process – asbestos, PCBs heavy metals, you name it – has to go somewhere."*

*"Therefore downstream management is a concern because this needs to be controlled and managed in a good way. However, the Hong Kong Convention doesn't provide for that – it basically stops at the gate of the recycling yard." That said, having the Hong Kong Convention in place is better than having nothing, Hougee continues. "At least it tries to regulate the practices that are occurring in the yard itself."*

### European influence



The Hong Kong Convention will come into force two years after 15 states, representing 40 per cent of the world's gross tonnage, have ratified it. At the time of going to press, the Convention has been ratified by just three countries: Norway, Democratic Republic of the Congo and France.

On the worldwide level, is there a better alternative to the Hong Kong Convention? *"From a political point of view this is problematic because even now only three countries have ratified the Convention. Imagine if the wording was stricter – then even fewer countries would sign."* Hougee is in favour of a more EU-centric approach to the issue. *"This is happening at the moment with the European Ship Recycling Regulations. These are still in the preparation phase, with the final list of approved recycling yards expected to be published next year."* There are also plans to implement a financial mechanism to pave the way for proper ship recycling of EU-flagged vessels. *"For example, ship owners will have to obtain a ship recycling licence for every ship that intends to enter a European port and the licence fee will be set aside for that specific vessel. At the end of the ship's life, that money is made available for the shipbreaking process. This reduces the financial incentive to send a vessel to India for shipbreaking."*

## **Unlocking the financial potential**

Just as important as the ship recycling process is the ship building process, says Hougee: *"The Dutch fleet is quite young so ship recycling is not that much of an issue anymore. If you look at the concept of producer responsibilities, then ships could be better designed for end-of-life recycling. Who knows better how to break a ship than the yard who built it? In this way, the industry starts to take responsibility. Of course, there are some front-runners who are leading the way, but this is only marginal."*

Instigating recycling plans on vessels built this year will have beneficial effects to the ship recycling process decades from now. *"This starts with ship owners – they need more communication. The people responsible for building the ship are not in contact with the people who are responsible for recycling the ship. This internal communication has to be improved – and it doesn't cost anything."* With a recycling plan in place, the recycling process is far more effective. This yields significant financial benefits: *"If you know where all the different types of steel grades are in the ship then the recycling is more effective."*

*Full vessel recycling unlocks more money from the vessel. In the end the financial incentive is the most important."*

## **The right incentives**



As well as the EU-based approach, there is also the market-orientated approach: *"Why is it that some ship owners are doing a very good job already? What are their incentives?"* asks Hougee. *"Sometimes it's pure marketing to attract customers. For other companies there are intrinsic motivations. Family-owned companies are a good example: if the family thinks that it is not the right thing to do they will choose a better solution. Some other companies do it because their customers don't like it."* The last example demonstrates the influence of increased public pressure combined with action from national governments, the European Union and the IMO. *"There are so many things that have to change because it is such a global sector"*, concludes Hougee. *"In*

*the end it should come from regulations. The Hong Kong Convention is a small step forward. Together with the European Union, the process could be speeded at the IMO and we might get there."*

## **Life cycle activities**

Helping the process along the way is CSR Netherlands: a network organisation and Centre of Excellence for Dutch companies that are working towards corporate social responsibility. With more than 2,000 companies from a broad scope of industries – from healthcare to agriculture – affiliated with the organisation, CSR Netherlands has a significant impact on the future of business.

With a focus on the Dutch maritime sector, CSR Netherlands has joined forces with 28 companies from throughout the maritime industry in a cooperative venture to facilitate the transition to a more sustainable maritime industry. *"We have a varied group of companies that is still growing"*, says **CSR Netherlands maritime sector manager Mieke Bakker-Mantjes**. The organisation's activities can be divided into two areas: *"The first involves the hardware – everything from vessel construction through to the shipbreaking and recycling process. And the second includes the operational phase, looking at how a ship is used in its lifetime. This, of course, will vary according to the sector concerned. For example, a shipping vessel has very different operations to a dredger."*

## **Aiming for 2040**

*"On the subject of corporate social responsibility, many people talk about 2020 and 2025, but that is very close"*, continues Bakker-Mantjes, who takes a more realistic approach. *"Our aim is 2040. By then, all vessels should be built from 100 per cent recyclable materials and be 100 per cent free of emissions and noise pollution."* Human welfare is also included

in the scope – encompassing the construction process, the operations phase and the recycling process.

*"Regarding the ship recycling procedures – this should not have any detrimental effects on people or the environment. Shipbreaking yards should have a hard floor, materials should be properly separated and toxic materials should be handled correctly. The work force should be sufficiently protected and have access to the correct equipment. And there should be no child labour."*

## **Getting the message across**

Financed by the Dutch Ministry of Foreign Affairs, this CSR Netherlands maritime-focused project has sufficient funds for a three-year period. "Since we started two years ago there has been an increased feeling for this issue", Bakker-Mantjes informs. "Of course there are the leaders in this issue. In any transitional period you will always have leaders. For example, there are companies who are demanding change – demanding that their products are not transported by ships which are going to be recycled badly. And then there are the companies who are 'following' the leaders. These are also the people that we have to influence."

*"Sustainability is about 'People, Planet and Profit'", she continues. "Of course you need profit to be able to operate and to invest in new projects. But the feeling that things have to change is increasing – the younger generation think that it is completely normal to work in a sustainable way."*

Bakker-Mantjes concludes: *"The aim of this three-year project is that when it ends on 1 February 2017, the commercial markets will pick up where we have left off and carry on until 2040. Ideally, we will not be needed anymore, but that will still take some time. The question will be how much have we woken up the maritime market to this issue?"*

Tom Scott

---

Inséré 17/10/16 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 17/11/16

## **Transport Economics and Policy**

### **BOEKBESPREKING door: Frank NEYTS**

'Handbook of Research Methods and Applications in Transport Economics and Policy' is one of the latest titles issued by Edward Elgar Publishing. The book is edited by Chris Nash. Transport economics and policy analysis is a field which has seen major advances in methodology in recent decades. The transport sector has many unique characteristics – non-storability, economies of scale and scope, indivisibilities and extensive production of positive and negative externalities – that need careful consideration in any analysis. The aim of this 'Handbook' is to provide an overview of the essential research methods with illustrations of how they are applied in practice. The book is divided into six sections – transport costs,

externalities, transport demand, pricing and investment, deregulation and privatization, and transport policy impacts. Each section comprises several chapters, divided by mode of transport or other relevant factor. This illustrative overview of research methods will be essential to researchers, students and practitioners in academia, government and business. 'Transport Economics and Policy' (ISBN 978-0-85793-792-6) is issued as a hardback and counts 444 pages. It can be bought in the better bookshop or direct with the publisher, Edward Elgar Publishing, The Lypiatts, 15 Lansdown Road, Cheltenham, Glos GL50 2JA, UK. Tel: +44(0) 1242 226934, Fax: +44(0) 1242 262111, Email: [info@e-elgar.co.uk](mailto:info@e-elgar.co.uk).

---

Inséré 17/10/16 Nieuws Nouvelles News Enlevé 17/11/16

## **ECSA Backs Maersk on Alang Shipbreaking**

On Friday, the European Community Shipowner Association entered the public debate on ship recycling standards with a statement in favor of allowing EU-flagged vessels to be demolished at certified beaching yards in South Asia.

The European Commission has implemented a ship recycling regulation which permits beaching in theory, but bans the felling of cut hull sections onto the beach – a practice that is required for some parts of process, even for upgraded yards, says Maersk's director of group sustainability, Annette Stube. She describes the strict EU ban on traditional gravity felling as a failure to distinguish between toxic and non-toxic materials, as (she asserts) dropping pre-cleaned hull sections on a tidal flat is not an activity that needs to be regulated with the same level of stringency applied to the disposal of toxic wastes.

ECSA Secretary General Patrick Verhoeven echoed her sentiments in his statement: "The guidelines on which recycling yards have to base their application do not differentiate between hazardous and non-hazardous waste which de facto excludes all yards in India, even the most advanced ones," he said. "We believe that this is disproportionate and will simply discourage yards from making further investments to raise standards." Ship recycling advocates in the EU and in India have generally opposed beaching on environmental and labor rights grounds, like the dispersal of paint and slag into the intertidal zone and allegedly poor accommodations standards for workers.

This week, the Clean Shipping Coalition asserted that Maersk will reflag its obsolete vessels, removing them from the scope of the regulation and allowing the use of beaching yards – an eventuality that advocates and government authorities long anticipated. John Maggs, senior policy advisor at Seas At Risk and president of the Coalition, expressed firm opposition to the prospect. "Maersk is a European company and should abide by European laws. Suggesting that it might use a flag of convenience to escape EU ship breaking rules designed to protect the environment and worker safety is scandalous, and will seriously undermine its credibility as a responsible ship owner and operator," he said. Sotiris Raptis, shipping officer at Transport & Environment, added that "while Maersk supports innovation in reducing air polluting emissions, this move shows a cavalier attitude towards the environmental impacts of dismantling ships in the intertidal zone . . . Maersk needs to reverse course on practices that it previously denounced and that would never be allowed in Europe." (As Raptis suggests, Maersk used to share NGOs' views on ship recycling: in 2013, Maersk Line's head of sustainability Jacob Sterling – now global head of product

management – wrote that the firm agreed with the call to end beaching, citing poor workplace safety statistics.)

ECSA countered Maggs and Raptiris' claims, saying that it supports shipowners' decisions to engage with select Alang yards. It described Maersk's choice as a way to drive much-needed change in the largest sector of the ship recycling industry (South Asian yards handle 70 percent of the world's obsolete vessels). "This is not a matter of lowering standards, but rather to the contrary a way of rewarding those recycling facilities that have now raised their standards to match those of leading shipowners", said Patrick Verhoeven. "By committing tonnage to responsible facilities in Alang, these shipowners also commit staff and resources to monitor and share best practices, effectively shaping the future of the region."

Source: MAREX

---

Inséré 19/10/16 Dossier News Enlevé 19/11/16

## Choppy waters for new Suez Canal

To mark the opening of the Abdel Fattah el-Sisi's LE 60-billion renovation and expansion of the Suez Canal last August, the president cruised down the canal in a 150-year-old yacht with other heads of state, who were treated to an airshow and a performance of Verdi's "Aida." A massive ad campaign featuring billboards, museum exhibitions and even a commemorative stamp trumpeted "Egypt's gift to the world." The widening of the country's second-most famous waterway was supposed to double its annual earnings in less than a decade, pump life into Egypt's lagging economy and create more than a million new jobs. But nearly a year later, canal revenues are in the doldrums, thanks to a slowing global economy and rock bottom oil prices, which have made longer cargo routes cheaper. Meanwhile, an ambitious plan to develop the area around the canal into a global maritime center has yet to attract investors, remain skeptical about Egypt's cumbersome bureaucracy and an unstable currency.

The new, 35-kilometer shipping lane greatly reduced transit time through the Suez Canal. The bump in shipping traffic that was supposed to result from this improved level of efficiency was projected to more than double canal earnings to \$13.5 billion by 2023. But last year, Suez Canal revenues declined more than 5 percent to total \$5.1 billion, down from \$5.5 billion in 2014. Monthly income in 2015 was down year-on-year during every month except January—and it continued to drop during the first three months of 2016, according to figures from the Suez Canal Authority. Nor are conditions likely to change any time soon. Last month's newly inaugurated expansion of the Panama Canal could translate into even more competition for the Suez Canal, offering an alternative route for larger ships carrying cargo from Asia to economic hubs on the U.S. East Coast

With Suez Canal revenues a key source of foreign currency for Egypt, particularly in the wake of declining tourism and foreign investment, analysts have raised concerns about the long-term implications of the slowdown, particularly with the Canal Authority on the hook to repay the billions it borrowed to complete the expansion project in just one year. "The drop in revenue seems to be reaching critical levels. This will hurt the core of the economy at least in terms of foreign currency inflows," says Mamdouh el Waly, an economics professor at Ain Shams University. The canal is currently Egypt's fourth-largest source of



foreign currency (after remittances, exports and tourism, in that order) which it needs to import crucial commodities like oil and wheat. As of the end of 2015, the canal was contributing some 10 percent of the nation's hard currency, according to the Central Bank. The Suez Canal has been important to Egypt, both in economic and symbolic terms, since it opened in 1869, drastically reducing the shipping time between Europe and Asia. President Gamal Abdel Nasser famously nationalized it in 1956 to help pay for the building of the High Dam in Aswan. Sisi likewise has hoped to capitalize on the canal's economic potential as well as its importance as a proud symbol of a nation rising from backwardness and dependency toward openness and development. But a slowing global economy means that fewer goods are moving across the seas. According to a February report by SeaIntel Maritime Analysis, world shipping was down 20 percent last year. The International Monetary Fund forecasts that the world economy will expand by just 3.2 percent in 2016, down from 3.4 percent in 2014. China, which has enjoyed double-digit annual growth since 2002, is slowing down; economists predict that the world's second-largest economy will grow by just 6.5 percent this year. Meanwhile, oil plunged to below \$30 a barrel in early 2016, down from around \$100 two years ago. The low price of petroleum now means that it's often cheaper for ships to sail all the way around the Cape of Good Hope rather than take the Suez Canal, which shaves about 6,500 kilometers and 12 days off journeys between Europe and Asia. Indeed, more and more ships are taking the long way, like they did centuries ago, before the canal was built. According to a February report by SeaIntel, between October of 2015 and December, 115 Asia-bound ships opted to steam around the southern tip of Africa rather than shell out steep Suez Canal tolls, which can easily reach \$500,000 for freighters from Asia, according to the report. In a March article for the BBC, a representative of Dutch shipping firm Maersk estimated that it cost around \$350,000 per ship to traverse the canal, while there were also stories of ships being required to hire local crews to facilitate their Suez crossing. "On each voyage, Suez costs a ship about £400 (\$560) of cigarettes, as well as dozens of chocolate bars from the bond locker," said Rose George, the author of "Deep Sea and Foreign Going." Even without such "taxes," it's no wonder a critical mass of ships decided to make the longer journey based on calculations that could have saved them more than \$200,000 per trip in 2015. "It is very rare to see this volume going around the Cape," shipping analyst Michelle Wiese Bockmann told the BBC.

In its February report, SeaIntel estimated that the canal would have to cut its transit fees by 50 percent to remain cost competitive for freighters. Oil prices have recovered slightly since then from around \$30 to around \$50 a barrel. Still, in early March, the Suez Canal Authority took the unprecedented step of offering a 30-percent discount to certain kinds of freighters on long-haul journeys, good for a 90-day period ending early June. Another deal was announced last month, featuring 45 percent to 65 percent off tolls through early September for certain kinds of ships heading to and from Asia and the Americas. Ahmed Shawky, head of logistics and shipping at the Canal Authority, called the discounts part of the "marketing strategy that the authority is undertaking to attract more freighters." Cutting shipping tolls to boost traffic is not an uncommon practice worldwide and makes sense for the SCA under the circumstances, says Sherif el Demerdash, an economics professor at Cairo University. "The Suez Canal is operating in unfavorable conditions and has a lot of competition," he says, adding that the situation will get worse as summer wears on in the Northern Hemisphere and melting ice enables some ships to sail over the North Pole. In May, China announced via the state-owned press that its cargo freighters heading for the European market would go via the Arctic, docking in The Netherlands rather than at Mediterranean ports after crossing the Suez Canal, as they have in the past. Meanwhile, the June opening of the nine-year, \$5.4-billion expansion of the Panama Canal to accommodate larger ships, shaves five days off the route between Asia and the Atlantic

coast of North America. Discounts are only a short-term Band-Aid on the situation, experts say. "I don't see that the solution lies in fees," says Hany Tawfik, an economist and director at the Egyptian Private Equity Association. But Tawfik does have high hopes for Egypt's plans to develop its maritime services industry: "The government, for once, had the right idea when it created the fully independent Suez Canal Special Economic Zone." The authority, created last August, is headed by Ahmed Darwish, a former minister of administrative development under President Hosni Mubarak, who then oversaw the rollout of an e-government services program. The Suez Canal Economic Zone is slated to have six ports and a logistics facility. It aims to attract investment in a range of light to heavy industries, in addition to services like vessel bunkering, transshipping, shipbuilding and ship repair as well as in other sectors that could benefit from proximity to the canal, such as pharmaceuticals, food processing, electronics, textiles and petrochemicals. The infrastructure for the first phase of the project, which is scheduled to be finished in 2030, is estimated at \$15 billion. Darwish, who answers directly to the president, has the power to set regulations and procedures including licenses, land prices and taxes for the special zone. In June, he told reporters that the authority was considering giving away land free to "serious" investors. Seeking to assuage fears about Egypt's infamous red tape and unpredictable regulatory climate at an AmCham event last December, Darwish assured potential investors that "we are completely independent of the government decision-making process."

Despite all the hype, however, just one company has signed on, the state-owned Chinese-African TEDA Investment Group, which signed a contract with Egypt's General Authority for Investment back in 2013 to develop six square kilometers in the zone. TEDA recently finished laying the infrastructure for a 1.6-square-kilometer plot as part of its plans to build an industrial park there. "We are targeting seven manufacturing sectors, which are energy, transportation, the machine industry, the petrochemical industry, electronics, automotives, the light industry, and a section of the SMEs industries," CEO Wei Jianqing told The Middle East Observer last August. Darwish has also alluded to MoUs with firms including Japan's Toyota Tsusho Corp., which says it plans to build electricity and water desalination plants in the zone, and unnamed Spanish and Russian developers. But not a single new binding deal has been announced since the zone was established last August.

"We just seemed to stall after inaugurating it, despite there being an agency solely dedicated to continuing this development," says Hamdy Barghout, the business development director at Egytrans. In fact, speeding up canal crossings has also had an unintended chilling effect on local businesses that service cargo freighters. With waiting time at the canal now reduced from around 11 hours to just three, there is no longer time for loading food, refueling and other shipping maintenance services that have traditionally been performed by operators around the canal, says Gamal Morsy, deputy head of the ship servicing chamber at the Suez Chamber of Commerce. He reports a 50-percent drop in the freight servicing business since the expansion. "If a freight wants to be serviced, it needs to park, which means penalties for voluntarily stopping in addition to the docking fee," says Morsy. "As a result, the freight prefer to stop at another port where there are no penalties if they need supplies.

" Darwish argues that developing the zone is a long-term process. "By 2020, the infrastructure we want will be up and running," he said confidently at a press event in March. The first phase of the project is supposed to be complete by 2030 and the second by 2050.

The Canal Authority may not be able to wait that long. The SCA is on the hook to pay back the LE 64 billion plus some LE 7.7 billion every year in interest it borrowed from the public via Suez Canal certificates to finance the canal expansion. The Central Bank promised when the certificates were sold back in 2014 that the repayment would come directly from canal

revenues rather than from the national treasury. Payments on the certificates took 20 percent of the canal's 2015 revenues. Meanwhile, a number of reports have indicated that the SCA has borrowed from local banks over the past year in order to pay foreign contractors for their work on the canal project.

In the meantime, analysts and potential investors have raised concerns about whether the Suez Canal Zone is offering tangible incentives to the private sector. Specifically, they've objected to the 22.5-percent standard corporate tax rate set by the Ministry of Finance. Former minister and advisor for maritime transportation Ahmed Sultan told the Daily News Egypt in February that the steep tax was a "discouraging factor to any investor and is unsuitable for ports and free zones." Many raise the example of Jabel Ali, an industrial free port zone in Dubai that charges companies no tax for 50 years and offers other incentives such as guaranteed repatriation of their capital, freedom from import and re-export duties and currency restrictions and permission to hire a foreign workforce. The zone was established back in 1985 with 19 companies; currently it houses more than 7,100 firms from 100 different countries.

**Source: Business Monthly**

---

nséré 21/10/16 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 21/11/16

## **Euronav Purchases VLCC Newbuilding Duo**



Antwerp-based tanker owner and operator Euronav NV has decided to further expand its fleet as it purchased two newbuilding resale vessels from the Greek ship operator Product Shipping and Trading SA on July 27, data provided by VesselsValue shows.

The two vessels in question are Very Large Crude Carriers (VLCCs) which feature 300,000 dwt each.

VesselsValue data also shows that the newbuilds were sold for a price of USD 84 million each, slightly over their

market value of USD 81 million.

The ships, which are currently under construction at the South Korean shipyard Hyundai Samho Heavy Industries, are scheduled for delivery in October and November 2016, respectively.

The crude carriers were ordered en bloc in February 2014 under a contract valued at some USD 192 million.

Last week, Euronav said that its first half of 2016 earnings dropped to USD 153.7 million from USD 173.2 million seen in the first half of 2015, mainly due to the termination of the joint ventures with Bretta Tanker Holdings, Inc. covering four Suezmax vessels on May 20, 2016.

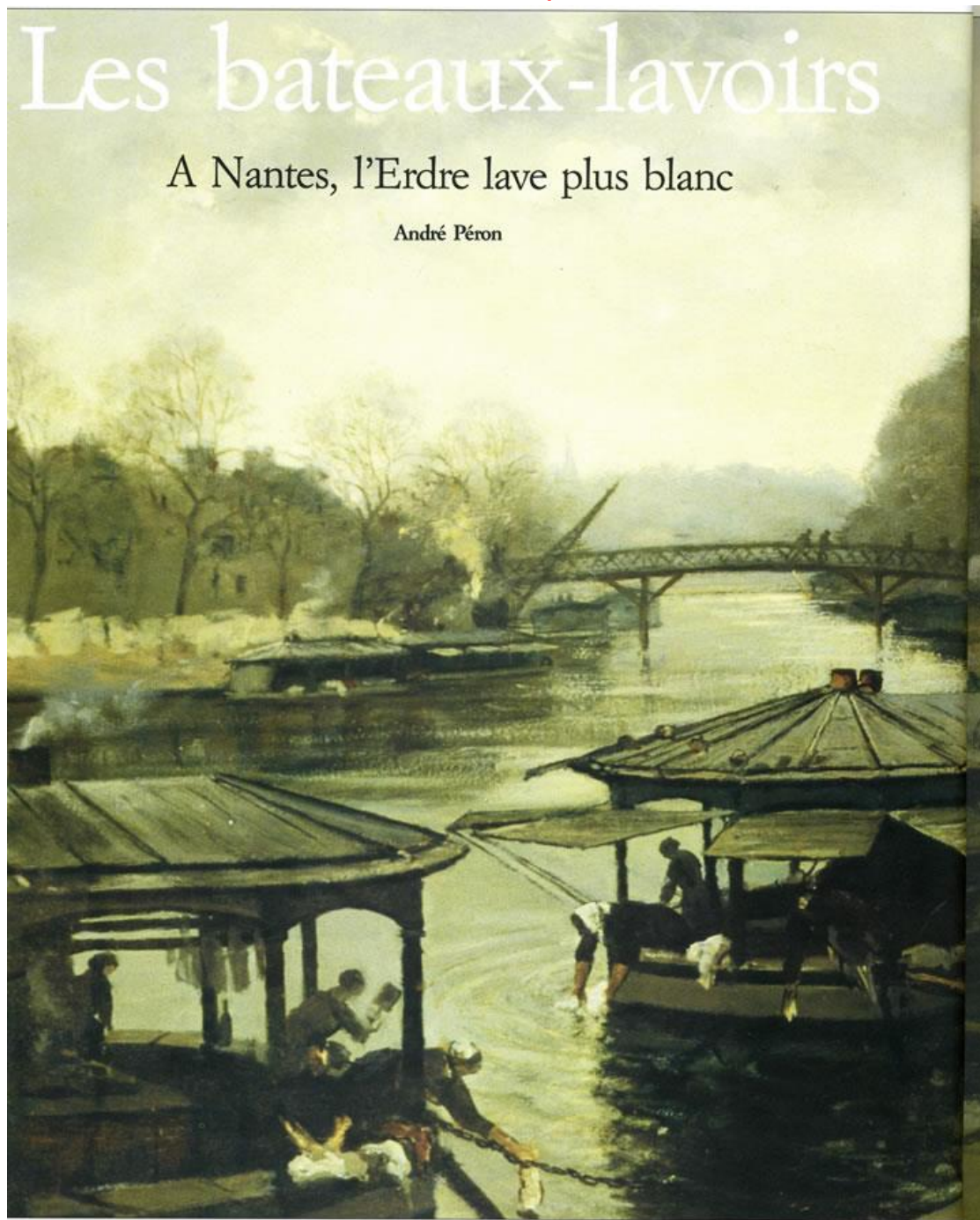
Following the termination, the company assumed full ownership of the two youngest vessels, the Captain Michael (2012 – 157,648 dwt) and the Maria (2012 – 157,523 dwt) in early June.

Euronav said that, toward the end of the quarter, the anticipated seasonal adjustment in tanker market freight rates was exacerbated by a combination of factors acting simultaneously to press freight rates lower, which are *"likely to persist through Q3."*

World Maritime News Staff

---

Inséré 23/10/16 Historiek Historique Historic Enlevé 23/11/16



Cette toile du peintre nantais Edmond Bertreux représente le canal de Barbin dont les places à quai étaient fort disputées par les propriétaires de bateaux-lav.

Comme toutes les grandes villes, Nantes était au siècle dernier confrontée au délicat problème de l'eau nécessaire au maintien d'une certaine hygiène. Avant la construction à terre d'établissements publics, les femmes du peuple n'avaient d'autre possibilité, pour laver leur linge ou celui de leurs "pratiques", que de louer un banc sur l'un des nombreux bateaux-lavoirs qui encombraient les multiples cours d'eau irriguant la ville. Les propriétaires de ces bateaux-ventouses, qui avaient souvent maille à partir avec les usagers du port, affectionnaient particulièrement les rives de l'Erdre dont l'eau, pourtant polluée par l'abattoir, les tanneries et autres teintureries, avait meilleure réputation que celle de la Loire gâtée par la marée. Dans cet article tiré de son excellent livre récemment paru aux éditions Ressac André Péron fait revivre cette épopée des bateaux-lavoirs nantais et, à travers elle, la vie et le déclin des lavandières de Barbin, le quartier le plus pittoresque de la "Venise de l'Ouest".



Dessin de Hawke représentant le coteau du Bourgneuf et le quai des Tanneurs, vers 1830. A cette époque, les cuirs pendus dans les séchoirs (à droite) voisinent avec les draps étendus dans les jardins; et, à bord des bateaux-lavoirs, les blanchisseuses lessivent leur linge dans l'eau polluée de l'Erdre.

Chienne de vie ! Le 9 décembre 1830, André Belliard, marinier de Loire, se prend à regretter de n'être pas un "cul-terreux". Une bourrasque a projeté sur la chaussée de Paimboeuf sa gabare pontée chargée de 55 tonneaux de planches. Les hauts bords sont entièrement brisés. Le voilà de retour chez lui, 2, quai de la Maison rouge à Nantes, désormais privé de son gagne-pain. "Dans l'impossibilité absolue de faire réparer sa gabare qui était tout son avoir", il sollicite du maire de Nantes l'autorisation "d'utiliser celle-ci comme un bateau à laver". Ils sont nombreux ces mariniers de Loire qui, lassés de naviguer pour le "Pays Haut" ou accablés par le sort, jettent définitivement l'ancre dans les eaux savonneuses du port de Nantes. Désormais, c'est de leurs bateaux à laver, énormes nénuphars rivés aux berges du fleuve, qu'ils verront les trains de chalands "à la remonte" hisser la voile et prendre le vent, portés par la marée montante.

"Capitaine de bateau-lavoir" : voilà qui sonne comme une insulte, dans la bouche d'un loup de mer nantais. Si un art consommé de la navigation n'est pas requis dans la profession, il n'est pas dit, en revanche, que l'équipage d'un bateau à laver soit plus aisé à discipliner que celui d'un navire de haut bord ! Est-ce la raison pour laquelle le "capitaine" en question s'efface souvent derrière l'imposante silhouette d'une solide matrone maniant le verbe de façon aussi redoutable que le battoir ?

Pour comprendre quelle était la condition de ces femmes dures à la tâche, promptes à la révolte et excessives dans la fête, c'est sur l'Erdre, du côté de l'ancien quartier de Barbin qu'il faut se rendre, en plein XIXe siècle. Là, depuis toujours, l'eau a décidé des activités humaines : meuniers, mariniers, tanneurs, teinturiers, pêcheurs s'y côtoient. Mais la "rivière de Barbin", c'est avant tout ce petit peuple des laveuses levées dès potron-minet et poursuivant par tous les temps et en toutes saisons, dans des eaux rougies par les déchets des boucheries et souillées par les produits de tannage des peaux, l'interminable rituel du blanchissage.

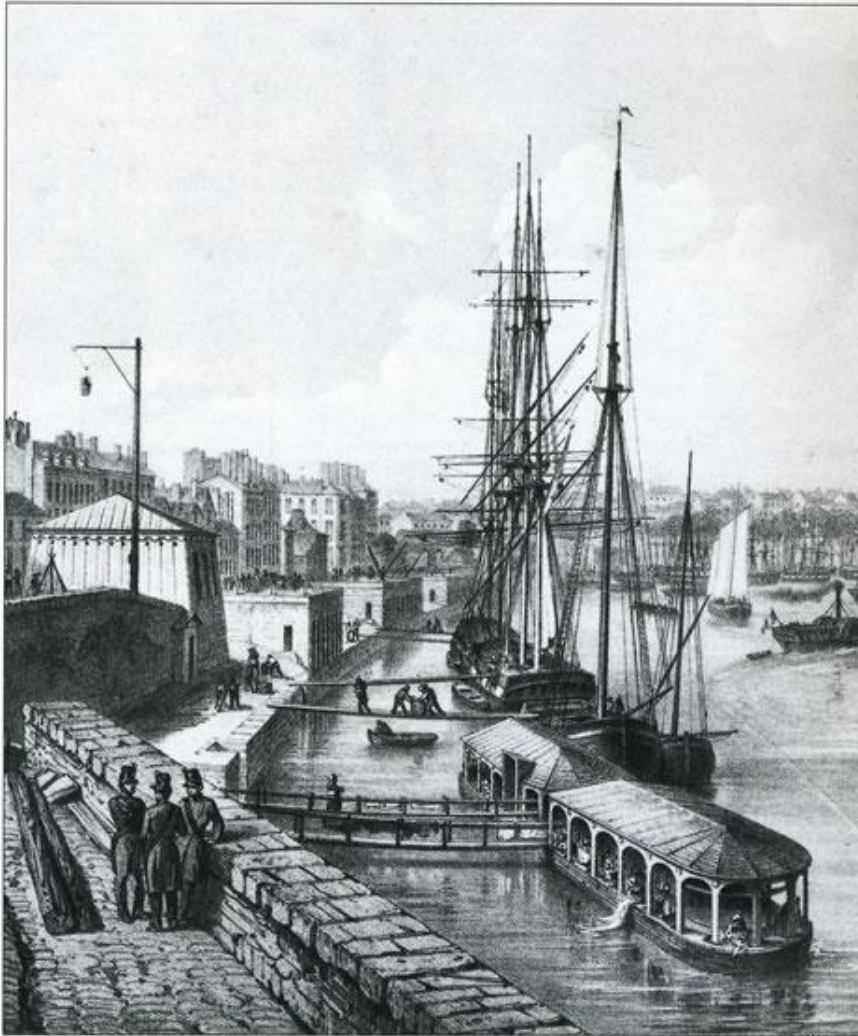


En 1810, un premier recensement effectué par les officiers du port de Nantes dénombre 33 bateaux à laver sur la Loire et 39 sur l'Erdre ! Trois ans plus tard, un second recensement est opéré par M. de la Porte, fermier des échoppes, qui perçoit à ce titre les droits de stationnement : l'Erdre, à elle seule, regroupe 46 des 91 bateaux contrôlés ! Au quai de Barbin sont amarrés une vingtaine de bateaux où travaille une nuée de blanchisseuses entre les mains desquelles passe le linge d'une grande partie de la ville de Nantes. Comment expliquer que les eaux polluées de cette rivière soient plus appréciées des laveuses que les eaux abondantes et sans cesse renouvelées de la Loire ? Les intérêts des blanchisseuses de Barbin ne suffisent pas à rendre compte de cette réputation usurpée. La marée remonte le fleuve jusqu'à Nantes. Bien qu'à chaque reflux les eaux marines se retirent, les propriétés substantielles attribuées à l'eau douce ne sont-elles pas suspectées d'avoir été corrompues par le contact avec l'eau salée ? La pollution de l'Erdre par les tanneries est peut-être moins grave pour une blanchisseuse qu'une contamination par les eaux de

l'océan...

### **Des radeaux améliorés**

Sous sa forme la plus rudimentaire, le bateau à laver se présente comme une sorte de grande caisse de bois rectangulaire dont les flancs, à peine esquissés, ne dépassent guère la hauteur de 0,80 m au-dessus de la ligne de flottaison. Ce radeau amélioré est parfois surmonté d'un toit de planches soutenu par quelques poteaux en bois. Des selles à laver appelées bancs sont disposées sur les côtés et légèrement inclinées vers l'extérieur pour faciliter l'écoulement de l'eau. Au centre de la "caisse" sont placés les fourneaux en brique sur lesquels chauffent les gargotes, grands chaudrons dans lesquels les blanchisseuses font bouillir le linge qu'elles brassent avec une trique.

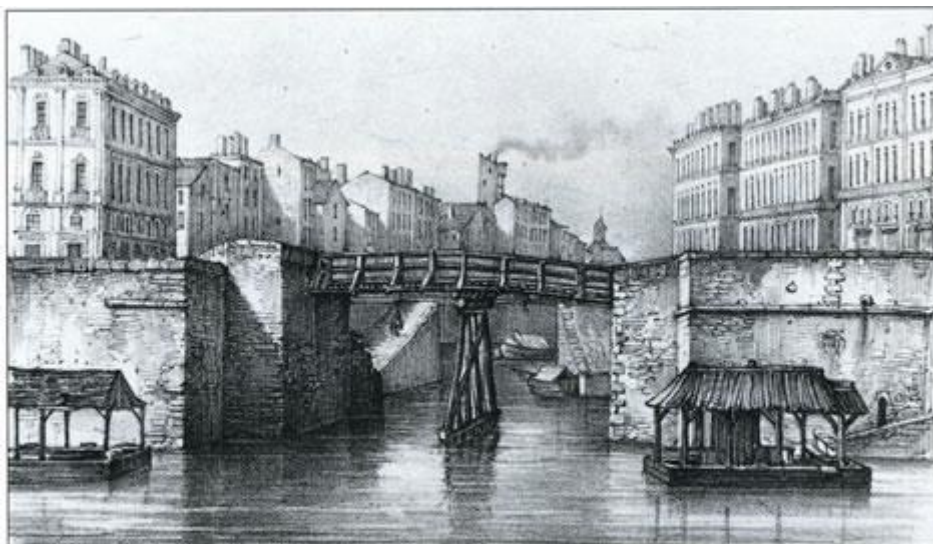


Au milieu du siècle dernier, le port de Nantes — ici quai des Salorges — était très encombré et le voisinage était parfois orageux entre les portefaix déchargeant les navires et les propriétaires des bateaux-lavoirs. (Lithographie de Charpentier).

L'arrêté préfectoral du 3 mai 1842 impose des normes uniformes de construction et fixe ainsi une silhouette qui deviendra familière aux Nantais. Les bateaux "ne devront jamais avoir plus de 5,50 m de largeur, mesurée hors œuvre, ni plus de 14,30 m de longueur entre leurs extrémités". Les propriétaires ont tendance à construire des bateaux de plus en plus grands pour accroître leurs profits. Le 20 décembre 1840, sur 12 bateaux amarrés près du port Communeau, 3 d'entre eux disposent de 12 bancs, 4 de 13 bancs, 5 de 16 bancs et l'un d'eux atteint le nombre de 21 bancs pour une longueur de 16,50 m et une largeur de 4,75 m ! Le même arrêté décrit aussi l'aspect de la toiture qui "sera en zinc

ou en bois bien travaillé". A la demande du capitaine du port, les toits pointus sont remplacés par des toits plats pour permettre aux cordages des navires de haut bord — amarrés flanc à flanc avec les bateaux à laver — de jouer plus librement lors des variations du niveau de l'eau.

Cet arrêté accorde une attention particulière à la disposition et à l'aménagement des fourneaux, pour éviter tout risque d'incendie. La cabane, où habite parfois le propriétaire, et les fourneaux "seront disposés symétriquement, la première, au milieu, et les seconds, vers les extrémités. Les fourneaux seront munis de cheminées en tôle". Les bateaux à laver sont construits par les chantiers de construction navale de Nantes ou par des charpentiers de marine installés à leur compte. Ainsi, plusieurs bateaux à laver de Nantes sont construits par François Vallée, maître charpentier de navires et marchand de bois demeurant à Angers, quartier de Reculée. Cet artisan, dont l'atelier est situé au bord de la Maine, est lui-même propriétaire, en 1856, d'un bateau à laver à Ancenis et du bateau n° II stationné à Nantes, sur la Loire, auprès de la Bourse.



Le pont de l'Erdre, au confluent de l'Erdre et de la Loire, avant sa reconstruction en 1840. Remarquer la facture relativement sommaire des bateaux-lavoirs. (Lithographie de Charpentier).

Le métier de laveuse en bateau n'est pas fait pour des natures délicates. Le bateau à laver n'a rien à envier, sous le rapport de l'hygiène, aux tanneries et teintureries de l'Erdre. Le 2 mars 1841, la commission de surveillance créée par le préfet lui communique ses observations sur

l'état des bateaux jugés trop vétustes et "dont la plus grande partie ne reste à flot que par enchantement, tant ils sont déliés, ouverts et pourris"! "Rien ne les tient et on doit craindre qu'à chaque instant ils ne coulent; si cela arrivait, leurs toitures engloutiraient tout sous les eaux, pas une femme ne se sauverait."

En février 1840, un bateau coule sur l'Erdre. Fort heureusement, aucune blanchisseuse ne se trouve à bord. L'ingénieur du canal relate comment on doit enlever la toiture pour sauver le propriétaire... Sous le pont des bateaux s'accablent les résidus des eaux savonneuses. Le 21 janvier 1841, la femme Bradone demande "l'autorisation de faire nettoyer les vases du fond de son bateau, ce qui n'a pas été fait depuis plusieurs années" ! Un rapport du 22 septembre 1825 assure que "les personnes habituées à jeter l'eau qui se trouve dans les bateaux à laver, ne peuvent résister lorsqu'on les vide, tant cette eau est corrompue et infecte".

C'est sur ces épaves flottantes que travaillent les laveuses, dans des conditions d'hygiène et de sécurité très précaires.

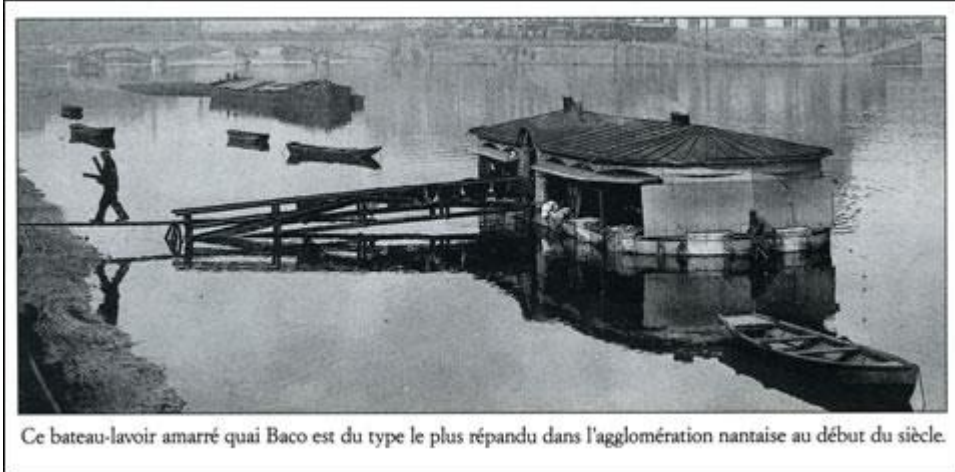
### **Les devoirs du propriétaire**

Comment fonctionne un bateau-lavoir ? Un rapport de la Commission des bains et lavoirs le précise en 1851 :

"L'entrepreneur met, moyennant trente centimes par jour, à la disposition de la ménagère, un battoir, une marmite à faire bouillir le linge, un baquet pour l'essanger et le rincer. Celle-ci apporte le bois et le savon. Elle fait bouillir son linge dans la marmite, avec du lessis dont elle a dû se munir, le savonne, le rince dans de l'eau chaude ou avec de l'eau froide qu'elle puise dans la Loire."



Outre la patente, le propriétaire du bateau paie un droit de stationnement au fermier des échoppes. En 1829, sur l'Erdre, ce droit est de deux francs par banc pour les bateaux couverts et de un franc pour les



bateaux non couverts. Sur la Loire, les droits sont deux fois moins élevés. En 1830, le prix moyen d'un bateau à laver neuf est de 6 500 francs. C'est le prix payé par Julien Callard, marinier, qui a vendu son bateau accéléré pour se faire construire un bateau à laver. Le 28 juillet 1857, Pierre Ragouas, sabotier au 5, rue de l'Arche sèche, achète à la veuve Taupin "un bateau-lavoir avec tous ses accessoires" pour la somme de 5 600 francs. Des artisans investissent ainsi leurs économies dans les lavoirs qu'ils mettent en gérance. Il y a aussi les spéculateurs, comme ce Pasquier qui "fait un commerce lucratif de bateaux à laver et surtout des places qu'il parvient à obtenir" (rapport du capitaine du port). Le 28 avril 1831, par exemple, il achète à la veuve Petit son bateau — coulé — pour 105 francs. L'ayant fait renflouer et réparer, il le revend 6 000 francs le 24 octobre suivant. Un joli bénéfice !

Les propriétaires de bateaux à laver habitent le plus souvent sur les quais, le plus près possible de leur lavoir, de manière à surveiller le linge qui sèche et le niveau d'étiage. Les variations du niveau de l'eau sont pour eux une préoccupation constante. Le 18 juin 1821, un Cheguillaume, tanneur, et une femme Morin se plaignent des "avaries considérables" causées à leurs bateaux par une brusque variation du niveau de l'eau. Le coupable est désigné : "Le sieur Mellinet, propriétaire des moulins des Halles, aura fait lever toutes les vanes de ses moulins, ce qui aura vidé trop subitement le bassin."

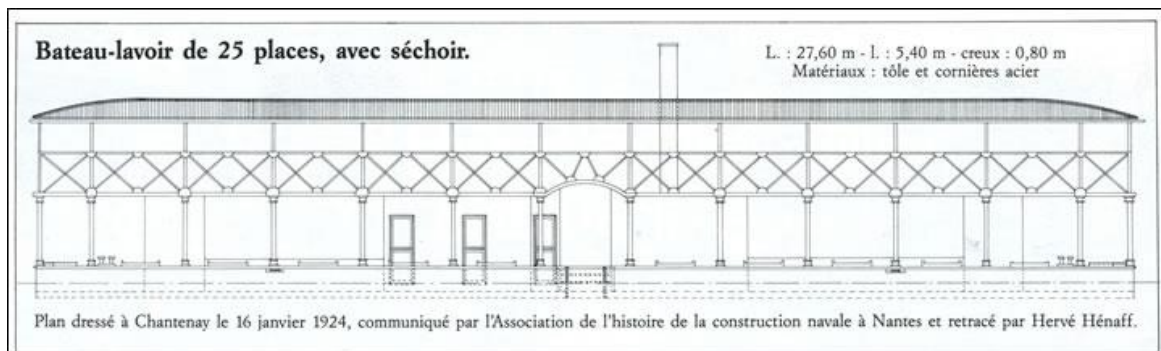
Parfois, la menace vient de la Loire. "Le 28 mai 1827 entre neuf et dix heures, la Loire s'est élevée au-dessus des batardeaux et des digues que l'on a construits pour les travaux du canal, et elle en a entraîné plusieurs. Le fleuve s'est jeté avec tant d'impétuosité dans l'Erdre que l'on aurait eu lieu de craindre des malheurs. De tous côtés les habitants sont accourus pour porter secours aux personnes qui s'étaient précipitées dans les bateaux des laveuses pour lâcher les chaînes qui les retenaient, et qui les auraient fait sombrer" (Le Breton, 31 mai 1827).



### **Des quais saturés**

La prolifération des bateaux à laver le long des quais est telle que le commerce fluvial et maritime du port est entravé.

Bateaux à laver et navires de commerce sont amarrés côte à côte, ce qui oblige les portefaix à passer par les lavoirs pour charger ou décharger les navires. Le 16 nivôse an 10 un arrêté municipal met un terme aux querelles incessantes qui opposent portefaix et propriétaires des lavoirs. Désormais, ce sont les officiers du port qui placeront les bateaux à laver, tandis que les portefaix s'en voient interdire l'accès. Le nombre des lavoirs ne cesse d'augmenter et le 19 mars 1808, les officiers du port avertissent le maire qu'ils sont trop nombreux, nuisibles au commerce, et qu'ils font courir des risques d'incendie aux navires marchands. A partir de 1830, le seuil critique est dépassé. A la cale de l'Hermitage, "les bateaux de mottes, de bois et de coquillages ne savent où faire décharger les objets nécessaires à leur industrie". Le capitaine dit avoir "beaucoup de peine à maintenir les règlements sur les quais". Sur l'Erdre, "les bateaux de commerce ne peuvent plus aborder certaines cales". Même situation sur le canal Saint-Félix, entre le pont de la Poissonnerie et celui de la Bourse, où sont amarrés sept lavoirs en 1831 : "A peine reste-t-il la place aux bateaux de commerce pour accoster les cales."



Les mésaventures de M. Chevalier témoignent du degré de saturation atteint par le port. Le 1er avril 1831, ce marinier habitant la rue des Fumiers, obtient de placer un bateau à laver près de chez lui, à la cale du parc aux Fumiers, dans l'île Gloriette. Emplacement peu enviable qui condamne les blanchisseuses à laver le linge à l'endroit même où l'on charge quotidiennement dans les gabares les ordures de la ville. Mais le plus mécontent est M. Lenoir, fermier de la répurgation : le bateau à laver gêne le trafic aux abords de la cale. La réponse de M. Lenoir est virulente au sens premier du terme : non content de "couvrir entièrement la cale de fumier", il fait "équarrir et enfouir des cadavres d'animaux en face du bateau à laver" ! L'arme olfactive s'avère très efficace. Le seuil de tolérance des laveuses est franchi et le lavoir bientôt déserté sous l'assaut des miasmes putrides et délétères que dégagent les charognes en décomposition.

Une longue errance commence alors pour ce bateau. Novembre 1832 : le voilà pont des Récollets. M. Chevalier demande l'autorisation de "faire une ouverture dans le parapet du pont" pour avoir accès au bateau sans traverser les propriétés des riverains. L'autorisation lui est refusée pour des raisons de "sécurité publique". Si la municipalité laissait faire les pêcheurs, les mariniers, les propriétaires de bateaux à laver... les ponts seraient rapidement privés de tout parapet ! Mai 1832 : le bateau de M. Chevalier est à la cale Durbec, dans l'île Gloriette. Hélas, la femme qui loue cette place et dont le bateau a coulé, tient à conserver ses droits : il arrive fréquemment que des bateaux à laver ne soient renfloués qu'après une ou deux années ! Nouvelle retraite pour M. Chevalier, et son malheureux bateau, qu'un rapport de la capitainerie du port décrit "errant de place en place, sans pouvoir se fixer, ne faisant rien dans un endroit, repoussé dans un autre". "Ou bien les places sont prises, ou bien la navigation ne permet pas de les accorder."

La présence de bateaux à laver dans le port pose aussi un problème d'hygiène pour les équipages qui s'approvisionnent en eau dans le fleuve lui-même. Le 13 octobre 1892, le président de la Chambre de commerce s'en inquiète dans une lettre adressée au maire : "Le port de Nantes ne possède pas de service d'eau. Placer au milieu des navires un bateau-lavoir présenterait donc un danger des plus sérieux au point de vue de la santé des marins qui s'alimentent pendant la traversée entière avec les eaux puisées au point même où ils sont mouillés dans notre port".

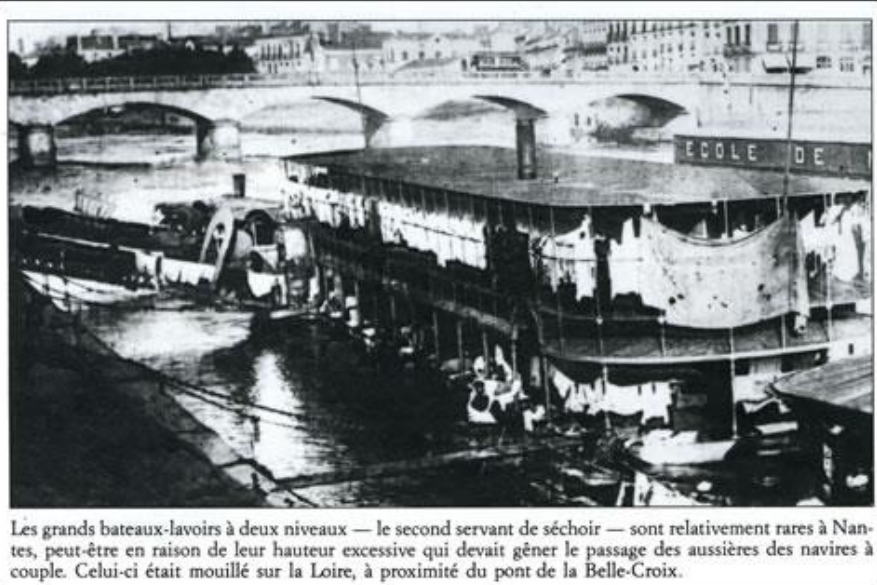
## **Comment s'en débarrasser ?**

Dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, des arrêtés municipaux et préfectoraux vont tenter de contrôler le développement de ces encombrants bateaux-lavoirs.

Depuis les travaux entrepris en 1825, l'Erdre est devenue la tête de ligne du canal de Nantes à Brest. Et l'ingénieur en chef du canal ne donne pas dans la demi-mesure le 21 novembre 1840,

il réclame "la suppression immédiate et totale des buanderies flottantes en amont de l'écluse de Nantes" !

L'arrêté préfectoral du 19 janvier 1841, plus modeste, impose une réduction du nombre des lavoirs "à cinquante, dont trente pour la Loire et vingt pour l'Erdre". Il est complété par l'arrêté du 3 mai 1842 qui porte sur leur construction et leur entretien. Sur l'Erdre, sept bateaux à laver sont supprimés pour cause de vétusté. Les stationnements sont plus sévèrement contrôlés. Pourtant le 29 septembre 1887, l'ingénieur du canal constate que ces arrêtés "n'ont jamais été appliqués d'une manière absolument rigoureuse." A cette date "le nombre de bateaux à laver est de cinquante dans le port et de vingt-trois sur le canal". Loin de réclamer leur suppression, comme son prédécesseur, il propose de "tenir compte de l'extension de la ville et de l'augmentation de sa population". Les Ponts et chaussées ont dû se rendre à l'évidence : ces encombrants lavoirs flottants sont nécessaires aux citadins... tant que n'existent pas d'autres endroits où laver le linge. L'absence de fontaines dans les quartiers populaires des villes entraîne la nécessité pour les populations ouvrières d'avoir recours au bateau à laver. Et il faudra attendre 1855 pour que Nantes, à l'instar de Paris, voie la construction de son premier "bain-lavoir".



Les grands bateaux-lavoirs à deux niveaux — le second servant de séchoir — sont relativement rares à Nantes, peut-être en raison de leur hauteur excessive qui devait gêner le passage des aussières des navires à couple. Celui-ci était mouillé sur la Loire, à proximité du pont de la Belle-Croix.

## Levée de battoirs

Ce progrès n'était évidemment pas de nature à satisfaire les six à sept cents femmes qui vivaient alors du blanchissage. Fortes de leur nombre, les laveuses font preuve d'une rare pugnacité lorsqu'il s'agit de défendre leur gagne-pain.

L'esprit indépendant et frondeur des laveuses se mesure jusque dans leurs rapports avec leurs "pratiques". Elles ne sont pas taillables et corvéables à merci, comme des domestiques, et elles tiennent à le faire savoir !

Les laveuses en bateau peuvent être classées en trois groupes. Les ménagères blanchissent le linge de leur propre famille; les journalières travaillent à la journée pour une maison bourgeoise ou pour une "maîtresse-blanchisseuse"; les laveuses indépendantes, elles, veillent à s'attacher la fidélité de leurs pratiques par la qualité de leur travail. Ce sont de moins en moins les maîtres qui s'attachent la fidélité des domestiques.

Lieu de travail, le bateau à laver est aussi un lieu de parole où s'échangent des propos dont la verve est à la mesure de la saleté jaillissant sous les coups répétés du battoir. En mai 1857, le colonel d'artillerie commandant le château de Nantes se plaint à plusieurs reprises auprès des autorités civiles du comportement des laveuses du port Maillard : "Elles sont très bruyantes et tiennent souvent entre elles des conversations immorales qui

parviennent jusqu'aux oreilles de ma famille." A-t-on jamais entendu une blanchisseuse s'exprimer à mi-voix dans un langage décent et châtié ? Les mariniers le savent, qui font un jeu de s'approcher des bateaux pour lancer aux laveuses le sobriquet de "poules d'eau", assurés d'être aussitôt repoussés par une bordée d'injures dont la plus anodine est celle de "chiedans-l'eau" !



Une lavandière au travail sur les rives du canal de Barbin. Les brouettes servaient au transport du linge mais nombre de blanchisseuses acheminaient aussi la lessive de leurs pratiques, au cœur de la ville, à bord de leur toue.

A l'injure cinglante, les laveuses ajoutent les joies du commérage. Doivent-elles leur sobriquet de "poules d'eau" à leur caquetage incessant mêlant calomnies et cancanes ? Le commérage joue un rôle de cohésion et d'affirmation pour le groupe des blanchisseuses. Le blâme, le dénigrement, la rumeur humiliante englobent souvent tout un groupe social par-delà la victime choisie comme bouc émissaire. Méprisées par les bourgeois, les laveuses en bateau le leur rendent bien... à leur manière !

### Le dernier bateau-lavoir



Une blanchisseuse en costume traditionnel pose devant le photographe pour une série sur les "coiffeuses de Nantes".

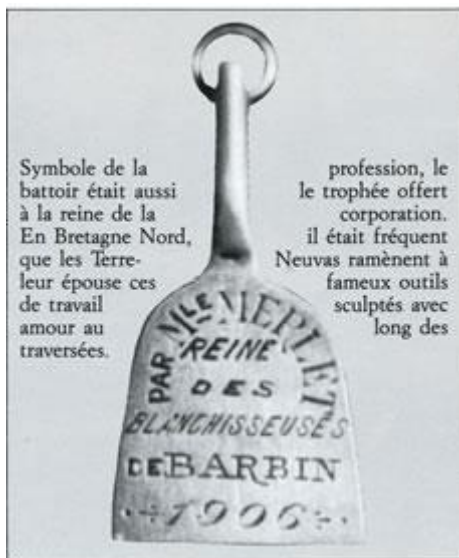
En dépit de leur faconde, les lavandières ne pourront empêcher la marche inexorable du progrès.

Dès la fin du XIXe siècle, à cause de la pollution croissante de l'Erdre urbaine, le haut lieu des blanchisseuses s'est déplacé en amont du pont de la Motte rouge, sur la rive gauche de la rivière, au pied du coteau de Saint-Donatien. Là, sur plus de trois cents mètres, des cabanes de planches construites au bord de l'eau abritent les laveuses. La multiplication des lavoirs de terre ferme et des blanchisseries de quartier concurrence de plus en plus les lavoirs flottants, et bientôt l'adduction d'eau sur les éviers se généralise.

Dans les années 1930, les grands complements de l'Erdre et de la Loire réduisent encore la flottille des bateaux-lavoirs. Ainsi, un siècle plus tard, le souhait des hygiénistes se réalise : ces lavoirs au fil de l'eau disparaissent... avec les quais et les cours d'eau qui ont fait la richesse et la beauté de Nantes. Le quartier de Barbin n'échappe pas aux transformations.

L' "assainissement" y déploie ses tenailles d'acier. En 1934, un journaliste évoque avec nostalgie la fin d'une époque

"Le temps qui passe emporte les vieilles coiffes et les vieilles pierres. Au sommet du coteau, le troupeau des maisons grises s'est éclairci. La rue Fontaine de Barbin a perdu son âme, démolies sont ses bicoques, éventrés sont ses jardins... Et les pierres n'ont pas été les seules atteintes; les habitants même du vieux Barbin ont disparu peu à peu. Plus que quelques vieilles blanchisseuses aux mains ridées, sur le petit bateau-lavoir... On ne voit plus, par la ville, les jeunes Barbinoises, poings sur les hanches, droites comme un I, qui s'en allaient livrer les lourds paquets de linge, posés en équilibre au-dessus de la coiffe blanche" (cité par E. Leroux, in Nantes, histoire d'une ville et de ses habitants). Les bombardements de la guerre 1939-1945 contribuent aussi à la disparition de plusieurs bateaux-lavoirs.



Les derniers d'entre eux cessent leur activité dans les années 1950-1960. La diffusion massive des machines à laver leur porte le coup de grâce. Les battoirs sont désormais sous vitrine au musée des Salorges et si la cheminée du dernier bateau-lavoir fume encore, le linge a cessé de bouillir dans ses gargotes. Plus de brouettes, plus de fagots de bois ni de piquets à linge sur les quais. Finis le défilé rituel des toues chargées de linge et le pèlerinage matinal des femmes vers la rivière. Tanneries, teintureriers et abattoir ont également disparu, non sans que les citadins fassent payer à cette "rivière en guenilles" le prix d'une pollution qu'ils avaient eux-mêmes créée : une bouche d'ombre engloutit aujourd'hui honteusement la fin de son cours. Sur le quai des Tanneurs, qui n'est plus qu'un simple trottoir, seules les hautes façades des

vieux immeubles gardent le souvenir des éclats de voix des laveuses et des mariniers.

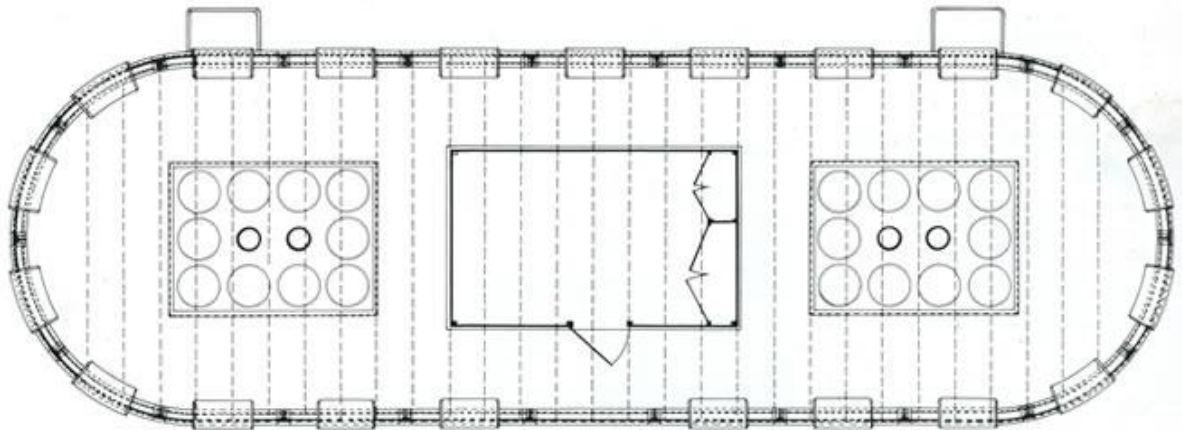
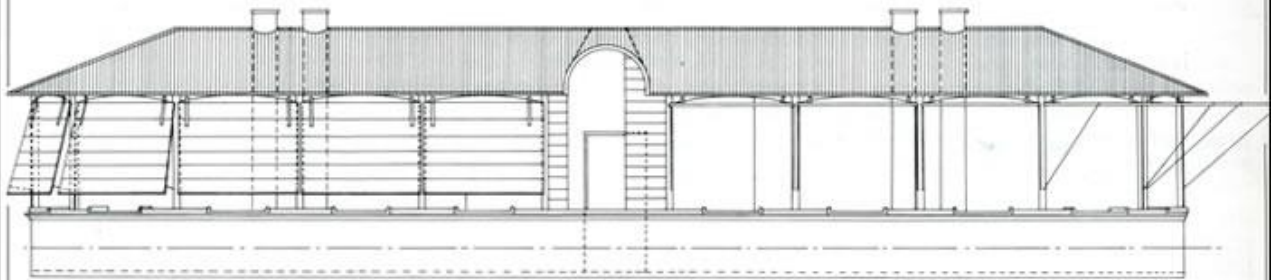
Novembre 1968 : la presse nantaise annonce l'ouverture du "Bateau-lavoir". Deux Barbinoises viennent aux nouvelles sur les quais de l'Erdre et rencontrent M. Le Masson, propriétaire de l'établissement. Les voilà prêtes à louer un banc pour laver à nouveau leur linge en commentant la vie du quartier. Quelle déception lorsqu'elles apprennent qu'il s'agit



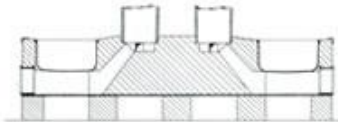
d'un café-théâtre ! M. Le Masson a sauvé de la destruction le seul rescapé de la flottille nantaise.

Après avoir servi de café-théâtre, le dernier bateau-lavoir posé sur un chaland a été transformé en maison d'habitation. On peut toujours le voir sur les bords de l'Erdre.

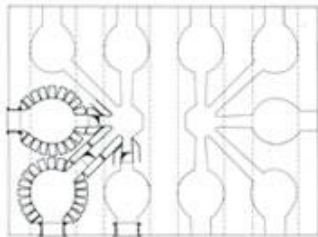
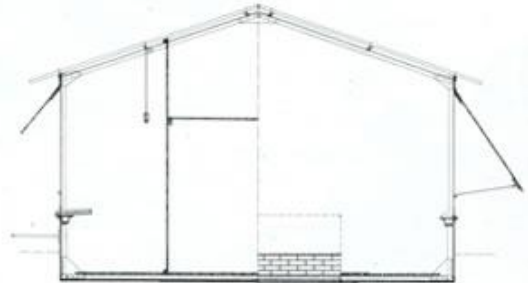
## Bateau-lavoir de 21 places



Gargote à lessive



L. : 16 m  
 l. : 5 m  
 Creux : 0,85m  
 Tirant d'eau : 0,40m



Maquette de bateau-lavoir réalisée à l'occasion de l'exposition "Nantes au fil de l'eau".

Plans dressés à Chantenay le 23 janvier 1923 (à l'exception de l'élévation reconstituée à partir d'autres documents), communiqués par l'Association de l'histoire de la construction navale à Nantes et retracés par Hervé Hénaff. Plans du bateau au 1/90<sup>e</sup>; plan de la gargote au 1/60<sup>e</sup>.

Inséré 25/10/16 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 25/11/16

## **“Reizen door het maritieme verleden van Nederland”**

BOEKBESPREKING door: Frank NEYTS

Bij Walburg Pers verscheen zopas het interessante boek “Reizen door het maritieme verleden van Nederland”. Het boek werd samengesteld onder redactie van Anita Van Dissel, Maurits Ebben en Karwan Fatah-Black. Aan het einde van de zestiende eeuw zwermden Nederlandse zeevaarders naar alle windstreken uit. Schepen en hun bemanning voeren langs de kusten van Europa, over de Atlantische Oceaan naar de Nieuwe Wereld en voorbij Kaap Hoorn of Kaap de Goede Hoop naar Azië. De Nederlandse expansie heeft diepe sporen nagelaten in Nederland, in Suriname, de Caraïben, Indonesië en delen van Afrika en Amerika. In “Reizen door het maritieme verleden van Nederland” volgt de lezer officieren, slaven, soldaten, kooplieden, compagniedienaren, ondernemers en politici op hun tochten door Europa en in de koloniën. De grote diversiteit aan bronnen biedt een afwisselend perspectief. Brieven en reisjournalen doen verslag van overzeese ontmoetingen, familieruzies, persoonlijk leed, politieke idealen en misgelopen carrières. Scheepsjournalen beschrijven het leven aan boord en schilderijen en kaarten verbeelden zeeslagen en verre kusten. Deze bundel geeft de lezer een gevarieerd beeld van individuele of groepen reizigers die sinds 1600 om uiteenlopende redenen sloop gingen.

“Reizen door het maritieme verleden van Nederland” (ISBN 9789462490437) telt 352 pagina’s en werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 29.95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. . 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](http://www.boekenbank.be) , E-mail: [admin@agorabooks.com](mailto:admin@agorabooks.com).

---

Inséré 27/10/16 DOSSIER Enlevé 27/11/16

## **Meaning of “Tropical Waters” In Bottom Fouling Clauses**

Many time charters contain clauses dealing with bottom fouling/cleaning required when the vessel has been in port for more than a specified period. Many such clauses refer to the length of the vessel’s stay in “tropical waters”. A London Arbitration Tribunal was recently asked to consider the meaning of “tropical waters” in such a clause. The vessel in question called at Santos and both parties agreed that the vessel had stayed there for more than the 30 consecutive days period provided for in the clause. The dispute centred around whether or not the port of Santos fell within “tropical waters”. Charterers argued that Santos was not within tropical waters as it did not fall within the Tropics of Cancer and Capricorn, and that the Load Line Regulations were not relevant to the issue of bottom



fouling. Owners argued that the port did fall within tropical waters. They referred to the Merchant Shipping Load Line Regulations 1998 as amended which specifically included Santos as falling on the southern boundary of the Tropical Zone for load line purposes. Owners also referred to BIMCO Special Circular No. 3 dated 24 June 2013 which provided guidance in relation to the interpretation of hull fouling clauses. That circular states that areas that are located on the border of a Tropical Zone or Seasonal Tropical Zone, such as Santos, should be considered as included in that Zone for the purposes of the BIMCO Bottom Fouling Clause. Owners argued that the Load Line Tropical Zone expression could be equally applied to tropical waters. The Tribunal accepted that a strict interpretation of the term would limit the reference to tropical waters to waters located between the Tropics of Cancer and Capricorn. However, after considering expert evidence the Tribunal ultimately rejected the strict interpretation and decided that waters which were technically outside the Tropics of Cancer and Capricorn could still be considered tropical waters for the purposes of a hull fouling clause. It held that "tropical waters" was consistent with warm waters where marine bottom fouling would be prevalent. They were further reinforced by the Oxford English Dictionary definition which indicated that "tropical" meant typical of the tropics. The Tribunal held that the expression tropical waters included warm waters where marine growth was rife. It therefore held that even though Santos was outside the Tropics of Cancer and Capricorn, it was nonetheless within the definition of tropical waters contemplated by the charterparty clause. On that basis, the Tribunal held that Charterers were responsible for the time and costs involved in bottom cleaning. The decision is useful to bear in mind where bottom fouling clauses do not refer merely to the length of time of a vessel's stay in port but require the vessel to be in tropical or warm waters. Based upon the above decision, time and costs for performing an underwater survey and any consequent bottom cleaning will be for Charterers' account.

**Source: The North of England P&I Club**

---

Inséré 29/10/16 NIEuWS NOUVELLES NEWS Enlevé 29/11/16

## **Europe Cargo balancing act with 30,000 tonnes of aluminium**

**Europe Cargo** – the Belgian member of the FPS Group network of independent forwarders and consolidators - has undertaken the loading of an unusual shipment: over 30,000 tonnes of aluminium bar, comprising almost 40,000 individual pieces. The massive shipment was bound for New Orleans, USA, on board the chartered bulk carrier Interlink Sagacity. The loading took place at two different loading terminals and storage areas in the Port of Antwerp, and took 14 days to complete using two shore cranes and two gangs per shift. The job involved stowing a staggering 39,877 separate pieces, each measuring 105 x 75 x 40 cms and weighing an average of 762 kilos. Large skids were loaded onshore by forklift with up to 18 pieces, which were then craned into the hold. The skids were then unloaded and the bars were manoeuvred into place using two forktrucks; they were finally packed out with wood and sea-fastened with Hercules rope. All the wood packing used had to be heat-treated, fumigated, stamped and certified in full compliance with US import regulations. Great care was taken throughout the stowing process, to ensure the cargo

was loaded evenly fore and aft and on both sides, so that the vessel was not rendered unstable. After each successive layer of bar had been loaded, chocked and lashed, portable driving plates were laid on top to cover the gaps, so allowing the forklifts to position the next layer of bar. This process continued until the bar was stacked up to 14 tiers deep, in all five holds of the bulk carrier. Europe Cargo – more usually known for handling huge outsize oil and gas projects – was the appointed charterers' agent, and arranged and supervised all aspects of the loading and lashing. In addition, Europe Cargo provided all parties with daily updates, and handled all documentation. Johan De Paep of Europe Cargo's Forwarding Department was stationed at the terminal full time to coordinate the entire operation throughout its 14 day duration.

---

Inséré 29/10/16 DOSSIER Enlevé 29/11/16

## Engine lubrication: a critical component

In recent months several vessels entered with the West of England P&I Club have experienced main engine breakdowns caused by heavily contaminated lubricating oil. All of these vessels were relatively new.\*



Lubricating oil purifiers extract solid and soluble impurities. Source: West of England.

The engine manufacturer's manual will provide details of the quality and properties of lubricating oil required. The manual will also include guidance on how the oil should be monitored and maintained while the engine is running to ensure that it remains suitable for use.

The details will also include a margin of error to minimise the risk of the engine being damaged as the lubricating oil deteriorates, but the extent of this margin is not known to the user.

Therefore, it is not possible for the user to determine with any degree of confidence whether the outcome of exceeding the limits set by the engine manufacturer will be relatively harmless or potentially disastrous.

Although the engine manual contains important information about the lubricating oil and specifies key requirements and constraints, the fundamental principles rarely differ:

- The viscosity of the lubricating oil must remain within certain prescribed limits. Normally, oil viscosity increases during operation. If it decreases, this may signify

an ingress of low viscosity fuel. Increased or decreased viscosity may lead to improper lubrication and thermal distortion.

- The oil must not contain excessive amounts of water or insoluble foreign particles as their effects become increasingly harmful during operation, resulting in poor lubrication and mechanical damage.
- The oil must be capable of protecting the components of the engine from corrosion caused by aggressive chemicals. The ability of the oil to neutralise acidic compounds is termed the Total Base Number (TBN) or, alternatively, the Base Number (BN). The TBN of lubricating oil generally decreases with use. Acidic corrosion may occur if the TBN falls below the threshold specified by the manufacturer of the lubricating oil, resulting in excessive wear and reducing the life of the parts.
- The flash point of the lubricating oil should remain within the range set by the manufacturer. A flash point lower than specified may signify the presence of lighter hydrocarbons, possibly indicating that the oil has been affected by diesel fuel. While in operation, the lubricating oil normally passes through mechanical filters to extract solid foreign particles, and centrifugal separators to remove other impurities and water. It is essential that both are inspected and maintained entirely in accordance with manufacturer's instructions.

### **Mechanical filters**

Mechanical filters need to be changed or cleaned regularly in accordance with the planned maintenance schedule specified by the manufacturer.

It should also be borne in mind that the apparent absence of impurities on the surface of used filter elements when inspected visually does not necessarily mean that the oil is clean. The risk of damage to the engine rises progressively if wear particles over 20 µm in size are present. Any particles that are clearly visible on the filter element surface should be investigated without delay as they may be indicative of abnormal wear.

If the filters are reusable, they should be washed using appropriate chemicals following the procedure specified by the manufacturer. The mesh should be checked for signs of damage and care should be taken to reassemble the filter correctly once it has been cleaned and examined. If the type of filter in use has limited working life, the planned maintenance system should ensure that the replacement interval is not exceeded.

### **Centrifugal separators**



In addition to removing water, centrifugal separators/purifiers also extract solid and soluble impurities provided that the specific gravity of such impurities is higher than the specific gravity of the separated oil. Lubricating oil must be at the correct temperature in order for the separation process to be effective, usually 85-95 deg C.

The separation process becomes more efficient towards the upper end of this range. A gravity disc controls the

extraction of water and it is essential that the disc is the correct size. Separators must also be run at their maximum design speed.

The flow rate should be kept at a minimum (equipment manufacturers generally recommend a flow rate of around 20% of the separator's rated capacity), and all lubricating oil in the system should be circulated about four to five times every 24 hours.

Separators should not be taken out of service when the main engine is stopped unless repairs are required or if the vessel will be idle for a long period. In such an event they must be reactivated well before any attempt is made to restart the engine.

Leakage of heavy fuel into the lubricating oil system will make it more viscous. Conversely, diesel fuel unlike heavy fuel reduces the viscosity of lubricating oil. Separators may purify heavy fuel from lubricating oil. However, purification will not separate diesel fuel from lubricating oil as their densities are similar. In practice the viscosity of lubricating oil cannot be restored effectively unless a partial or complete oil change is carried out.

## **On board tests**

Lubricating oil must be tested regularly for water content and the viscosity also needs to be monitored. The ability of the separator to extract water should also be checked, taking samples from the inlet and outlet pipes and comparing the water content of both thereafter.

The tests for water content and viscosity are usually carried out on board by the crew and should be repeated at weekly intervals, recording the results within the planned maintenance system.

The oils used by marine diesel engines have been developed by lubricant manufacturers to take account of the harsh operating environment, including exposure to high temperatures, aggressive chemicals, high pressures and contamination. Many lubricant manufacturers offer laboratory testing services to their clients. To ensure that samples are fully representative and consistent, the sampling procedures followed by the vessel must be clear, ship-specific and should incorporate the recommendations of the test laboratory.

After the samples have been analysed, the laboratory will provide a report listing the test criteria agreed and showing the results in each case. The report may also include details regarding the apparent condition of the lubricating oil and any corrective action that may be required. However, the test results should not be accepted at face value.

If the engine manufacturer recommends a particular schedule for changing the lubricating oil, the proposed intervals should never be exceeded. Testing the old oil is always worthwhile as the results may indicate that the oil needs to be replaced more frequently. In the absence of clear instructions from the engine manufacturer as to how often oil samples should be drawn for testing, the lubricant manufacturer should be contacted for advice.

Irrespective of the test results, during the engine warranty period, it is particularly important to ensure that the recommended intervals for exchanging the lubricating oil are strictly followed unless written permission has been obtained from the engine manufacturer beforehand.

Particles created during the combustion process or caused by wear and tear (both normal and excessive) must be removed from the oil as debris may damage sliding surfaces, obstruct normal movement and cause precision parts to seize.

## **Chain reaction**

Contaminants of this nature tend to trigger a chain reaction, as the resulting wear generates more particles, thereby increasing the rate of deterioration. Although removing

them from the oil will reduce this risk, it is equally important to determine the source of the contamination in order to minimise the possibility of a major breakdown.

## **Watchkeeping**

The importance of diligent watchkeeping in the engine room cannot be over-emphasised. Checking the engine crankcase dipstick and sight glass regularly can provide an early indication of water in the lubricating oil. Similarly, other signs such as abnormal working pressure, pressure fluctuations, unusual alarms, excessive vapour from the crankcase vent and unexpected changes in the sump tank level should be investigated immediately as remedial action may be required.

Ideally, the sump tank should be topped up using exactly the same make and type of lubricating oil. If the same product is not available, the manufacturer of the oil should be contacted for advice.

Although lubricating oil suppliers may suggest topping up with other brands of oil, this is not recommended by many engine manufacturers. In practice, mixing different brands of mineral oil together is unlikely to be problematical, as the base oils used to produce such products are broadly similar in structure.

Although it is sometimes possible to mix together different types of synthetic oil, this is not recommended as it is more difficult to assess whether or not synthetic oils are compatible. Mineral oil must never be mixed with synthetic oil.

If the necessary make and type of lubricating oil cannot be obtained, the safest option may be to change the lubricating oil completely to avoid any incompatibility problems, such as foaming or deposit formation, which may result in blocked filters and lubrication starvation.

When changing the lubricating oil:

- Schedule the change to coincide with the overhaul of the main engine, if possible.
- Pump out and clean the sump tank. Drain the system including piping, filters, coolers, purifiers and associated heaters.
- Clean the oil spaces (eg, crankcase, camshaft compartment) and the engine side piping.
- Fill the system with fresh oil and circulate using the pre-lubrication pump.
- Monitor the oil level and top up as required, taking thermal expansion into account.

*\*This article was taken from a West of England P&I Club loss prevention bulletin.*

---

Inséré 31/10/16 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 30/11/16

## **Hanjin insolvency – what to expect from the fallout**

South Korea's biggest shipping company, Hanjin Shipping Co Ltd filed for court receivership in South Korea on Wednesday 31 August 2016 after losing the support of its banks, setting the stage for what has now become a motley situation. Some jurisdictions are refusing to allow Hanjin's vessels to berth at their ports (on concerns that Hanjin cannot pay the port fees) while some of Hanjin's vessels have instructions not to berth (for fear of ship arrest).

The risk of ship arrest is a real one. Hanjin Rome was arrested in the port of Singapore last week. This arrest is likely to be the first of many more, unless Hanjin can move swiftly to obtain injunctions against arrest or recognition of insolvency proceedings once these are confirmed in South Korea (and elsewhere). Otherwise, companies seeking to take delivery of shipments transported by Hanjin Shipping should expect delay in the order of weeks or even months if vessels are arrested or unwilling to berth. This will of course lead to downstream contractual issues of breach and/or late delivery.

### **What's the source of this?**

We understand that certain ports are holding on to cargo which has been discharged from Hanjin vessels as collateral for previously unpaid fees. Even if the vessels are allowed to enter port limits, press reports suggest that it is unlikely that Hanjin will order them to do so before the South Korean courts grant the order for receivership; for fear that these vessels would be arrested by its many creditors. Vessels which are ordered to stay outside port limits may be in breach of due despatch obligations (whether expressly or impliedly) under charterparties and bills of lading. Further, if these vessels are chartered out, such orders from Hanjin would most likely be in breach of the charterers' voyage orders. Even if the South Korean courts grant the order and corresponding protection from institution of legal proceedings, creditors could be minded to take action against vessels in jurisdictions with liberal ship arrest laws. There are some which may allow for the arrest of vessels despite the commencement of insolvency proceedings in South Korea and/or the United States. The inevitable result is uncertainty and delay. In a world of "just-in-time" deliveries, such delays could result in problems throughout the entire supply chain. In cases of late deliveries, cargo owners may be able to claim for damages if the market value of the cargo on the date it ought to have been delivered under the relevant contract is more than the market value on the date it is actually delivered. There may be additional losses for perishable goods. However, with Hanjin's dismal debt to equity ratio, cargo owners may well find it difficult to enforce such claims even in the unlikely event the courts do not grant Hanjin protection from legal proceedings.

There may also be issues with cargo insurance coverage. Even the "all risks" cover afforded under ICC(A) cargo insurance is unlikely to protect cargo owners suffering loss due to the Hanjin insolvency. Clause 4.6 of the ICC(A) stipulates that in no case shall the insurance cover "loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers, charterers or operators of the vessel". Cargo owners may find themselves in a situation where they are unable to make insurance claims on their marine cargo policies should the cargo on board Hanjin vessels be damaged or lost as a result of what could potentially be a protracted delay. This will leave them with claims against Hanjin, in relation to which they will likely rank as ordinary unsecured creditors, since the bankruptcy protection will likely stop these cargo claimants from arresting the ships. There will also be knock on effects for other areas of the industry. Banks holding bills of lading as security for trade finance arrangements may find that security to be worth less than the original value of the cargo (if a long delay impacts adversely on the price); or if the goods are perishable they may be left with a claim as an ordinary unsecured creditor against Hanjin, if they are unable to arrest a ship and the borrower under the trade finance arrangement also defaults. The word in the industry is that Hyundai Merchant Marine Co Ltd, South Korea's second-largest shipping line, is in talks with state-run Korea Development Bank, with a view to acquiring Hanjin's healthy assets, including profit-making vessels, overseas business networks and key personnel. But it must not be forgotten that Hyundai Merchant Marine is also in the process of a voluntary debt restructuring. In this climate, it is important to know whether Korean companies such as Hanjin, that apply for (and/or are granted) court receivership or some form of court sanctioned rehabilitative arrangement,

will receive protection from legal proceedings commenced in other jurisdictions. For instance, Hong Kong does not have a bilateral treaty with South Korea and does not recognise rehabilitation proceedings taking place in South Korea. This means creditors may be able to file for arrest and recovery against Hanjin's assets in Hong Kong. As for Singapore, presently, the legislative regime is silent on the automatic recognition of foreign insolvency proceedings but recent case law has sent a strong signal of support. In a novel decision in June this year, the Singapore High Court recognised insolvency proceedings commenced and concluded in Japan by a BVI-incorporated company whose business was primarily in Japan. The Court commented on a move towards a universalist approach, where one court takes the lead while other courts assist in administering the liquidation. We would expect that Hanjin's proceedings in South Korea would receive a degree of support from the Singapore courts, though the extent of that support may depend very much on the terms of the South Korean court order.

**Source: INCE & CO**

## **Hanjin Shipping: Impact on Cargo Insurers**

When the board of Hanjin Shipping voted unanimously to file for receivership at the end of August, it precipitated the largest container line bankruptcy in history. The collapse of the company is partly due to the pressure on the shipping industry, which has been unrelenting since the 2008 financial crash. Much of this has to do with the increase in capacity in the industry – vessels built in the 1990s typically carried around 2,000 TEUs; by 2015 this had increased to 10,000. As a result, cargo rates have fallen and show no signs of recovering in the long term (charter rates for medium sized container ships were US\$26,000 a day in 2010, now just \$13,000). Any bounce from the Hanjin effect on supply is likely to be short lived – Hyundai Merchant is reported to be looking to purchase Hanjin's fleet. Hanjin's demise is also due in part to its own shrinking share of a contracting market. The company had 5% of the market in 2000, but only 2.9% by the time of its collapse. The company booked a net loss of ₩473 billion (\$428m) in the first half of this year.

Claims against Hanjin Shipping will be submitted to court between 20 September and 4 October, and the receiver's report is scheduled for 11 November 2016. In the meantime, ports from China to Spain have denied access to Hanjin's vessels following the announcement, sparking fears of the effects of delays in the peak Christmas shipping period. Other members of the CKYHE Alliance are also reported to be implementing contingency measures in response to the collapse. It is reported that Evergreen and Cosco have stopped loading cargo onto Hanjin vessels or allowing Hanjin cargo onto their own. Clearly this carries with it the risk of loss of or damage to cargo as it becomes caught up in the effects of the receivership.

### **Claims for Loss of Cargo**

As a matter of first principle, cargo lost or damaged at the hands of a carrier's insolvency will be a covered loss under an all risks policy. All risks means all risks, and that includes any fortuity by which the innocent cargo owner finds himself deprived of his cargo, or finds the cargo damaged or spoiled in the resultant confusion or delay. Unlike hull policies, insurance on cargo is not typically limited to named perils. Express exclusions intended to deal with insolvency situations. ICC(A) 1982 simply exclude all loss, damage or expense "arising from insolvency or financial default of the owners, managers, charterers or

operators of the vessel". The 2009 clauses by contrast adopted the more restrictive form to be found in the Institute Commodity Trades Clauses, to the effect that the exclusion will only apply where, at the time of loading, the assured was aware "or in the ordinary course of business should be aware" that such an insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage. Given that the financial woes of Hanjin Shipping have been a matter of notoriety for some time, this could produce some interesting debates about knowledge. It is also notable that the 2009 exclusion, again in common with that in the Commodity Trades Clauses, does not apply as against a bona fide assignee of the cargo under a CIP sale. A further formulation, though one now rarely seen, is the JC93 Insolvency Exclusion, an endorsement designed to work alongside the 1982 ICC, and which excludes loss or damage from the carrier's financial default where the Assured is "unable to show that, prior to the loading of the subject-matter insured on board the vessel, all reasonable practicable and prudent measures were taken by the Assured, their servants and agents, to establish the financial reliability of the party in default." Again, this could lead to some interesting debate as to precisely what enquiries shippers should have made to satisfy themselves that Hanjin was not about to go under.

### **What of Delay?**

Inevitably, the collapse of Hanjin will bring about delays in the delivery of cargo to final destination. Delay, of itself, does not of course translate into a claim on a marine cargo policy, whatever may be the commercial cost of the delay to the consignee. Only cargo that has in fact been lost or damaged can give rise to such a claim. The delay, in other words, must have caused the cargo physically to deteriorate or otherwise to have become damaged. While both the 1982 and 2009 clauses exclude any such damage as may be caused by delay, in practice the modern approach is almost never to regard delay as the cause in itself, since delay can only ever exist as a result of some other peril. Looking upstream in the present case, the effective cause would appear to be the receivership of Hanjin, and hence it is the insolvency exclusion and not the delay exclusion that is likely to be of relevance.

Source: DAC Beachcroft

---

Inséré 31/10/16 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 30/11/16

## **Transport Economics and Policy**

**BOEKBESPREKING door: Frank NEYTS "**

'Handbook of Research Methods and Applications in Transport Economics and Policy' is one of the latest titles issued by Edward Elgar Publishing. The book is edited by Chris Nash. Transport economics and policy analysis is a field which has seen major advances in methodology in recent decades. The transport sector has many unique characteristics – non-storability, economies of scale and scope, indivisibilities and extensive production of positive and negative externalities – that need careful consideration in any analysis. The



aim of this 'Handbook' is to provide an overview of the essential research methods with illustrations of how they are applied in practice. The book is divided into six sections – transport costs, externalities, transport demand, pricing and investment, deregulation and privatization, and transport policy impacts. Each section comprises several chapters, divided by mode of transport or other relevant factor. This illustrative overview of research methods will be essential to researchers, students and practitioners in academia, government and business. 'Transport Economics and Policy' (ISBN 978-0-85793-792-6) is issued as a hardback and counts 444 pages. It can be bought in the better bookshop or direct with the publisher, Edward Elgar Publishing, The Lypiatts, 15 Lansdown Road, Cheltenham, Glos GL50 2JA, UK. Tel: +44(0) 1242 226934, Fax: +44(0) 1242 262111, Email: [info@e-elgar.co.uk](mailto:info@e-elgar.co.uk).

---

Inséré 04/11/16 DOSSIER Enlevé 04/12/16

Inséré 08/11/16 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 08/12/16

Inséré 10/11/16 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 10/12/16

Inséré 12/11/16 DOSSIER Enlevé 12/12/16

Inséré 14/11/16 Historiek Historique Historic Enlevé 14/12/16

Inséré 16/11/16 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 16/12/16

Inséré 18/11/16 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 18/12/16

Inséré 18/11/16 DOSSIER Enlevé 18/12/16

Inséré 20/11/16 NIEUWS NOUVELLES NEWS Enlevé 20/12/16

