

Inséré 30/07/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 30/08/18

DE BELGEN EN DE ZEE

DE VOS, H. en BRONNE, CH



DE VOS, H. en BRONNE, CH.;
DE BELGEN EN DE ZEE
Brussel/ Antwerpen/ Luik, C.G.P.I., z.d. Gebrocheerd, geïllustreerde papieromslag onder plasticfolie, foto-frontispice, 225 x 300mm., 253pp., zeer mooie en uitgebreide z/w (eerder sepia) illustratie.

De Belgische Maritieme economie - Streven - Traditie - Verwezenlijkingen. Prachtig boek, in zeer goede staat.

Boeknummer: 19987 | Prijs: EUR 30.00

In winkelwagen

**ERIK
TONEN** BOOKS
Antiquariaat en Boekhandel

Kloosterstraat 48
B-2000 Antwerpen
België

T 0032 0 495 25 35 66
M info@erik-tonen-books.com
f /erik.tonen

VAT no. BE 0502208392
CoC Trade reg. no. 297 460

IBAN BE48 4098 5839 0127
BIC KREDBEBB

<https://erik-tonen-books.com/catalogs/?id=92370&lang=nl&cat=Scheepvaart>

Inséré 01/08/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 01/09/18

Anomaly During Lifeboat Lowering Unsafe Condition

Anomaly During Lifeboat Lowering What Happened / Narrative

During lowering of a lifeboat, the davits initially failed to lower due to an indentation in the face of the gripe cam on the forward arm. To complete the lowering the fall wires were tensioned using the manual hoisting handle. This released the contact between the davit arm pin and the gripe cam, allowing the gripe cam to be manually moved clear. The lifeboat was then lowered as normal.

Why Did it Happen / Cause

The cause of the initial failure was identified as an indentation in the face of the gripe cam on the forward davit arm. This had resulted in the davit arm pin being engaged in the cam rather than moving the cam arm away as the davit lowered .

The gripe cam face had suffered wear due to contact from the davit pin, resulting in an indent being created on the cam face. The cam consequently acted as a hook, preventing the davit arm from moving from the stowed position.

The wear had not been identified during previous routine weekly lifeboat lowering exercises.

Corrective Actions Taken / Recommendations

Immediate

recommendations:

- Check condition of all other gripe cams and restore flat face configuration where required



Inséré 03/08/18 DOSSIER Enlevé 03/09/18

Healthy eating leads to a motivated crew

Seafarer catering challenges were highlighted by Christian Ioannou, managing director of catering training provider Marine Catering Training Consultancy (MCTC) at Tanker Operator's October Hamburg conference.

He claimed that shipmanagers are wasting money on unnecessary costs in dismissals and food wastage in their ships' galleys. Limassol-based MCTC trains catering crews from all

over the world in all types of cuisine, through on board distance CBT and e-learning, plus onshore programmes at its training establishment in Makati, Phillipines. Another catering training centre is due to open in India next year.

Food is one of the biggest motivating factors for seafarers but there is still an industry-wide lack of nutritional knowledge within galley staff. This leads to owners/managers incurring further expenses through food waste, staff dismissals of under-qualified catering employees and bad health among crew members, Ioannou said.

Through employing trained and skilled catering crew members, managers could reduce their galley expenses dramatically by reducing food waste and performance dismissals, effective menu planning and good time management, he explained.

He also highlighted MCTC's new galley management system (GMS) that the company is developing. The software will be available to the cooks on board to assist them in the day-to-day running of a galley. Ioannou explained how cost savings could be made while at the same time improving the quality of the food served. For example, he said that monitoring the food served on board would lead to increased hygiene, crew moral, crew retention and reduce the food-related diseases, thus cutting P&I costs.

Dismissals for non-performing crew also added to the costs by way of manning agency fees and an increase in P&I cases. He claimed that around 20% of the food on board is currently wasted and taking the case of a 25- vessel fleet and working on \$8.50 per seafarer, the food bill would come to \$1.6 mill per year. Wastage could put more than \$500,000 on this figure arriving at a food bill of \$2.1 mill per year.

Ioannou outlined seven ways of optimising food service on board ensuring a return on investment (ROI).

1. Reducing food waste.
2. Ensuring effective food ordering and menu planning.
3. Effective use of available provisions.
4. Minimising overtime schedules.
5. Minimising ready made convenient food and cooking from scratch.
6. Reducing performance dismissals.
7. Reducing P&I cases.

In reducing food waste, the challenges were lack of food handling and processing, defrosting methods, which sometimes destroys the food, trimming the cooking losses and over calculation of the food needed. He saw the solution in a catering competency development programme, plus proper training.

Part of the cooks' education is ensuring effective ordering and menu planning. Ioannou also outlined an unnecessarily expanded provisions list, which can sometimes run to 1,200 items and which the cooks have little or no knowledge of. "Knowing the product and what should be used - a lack of weekly menus and nobody following this," he warned. "The solution is a development programme with weekly menus being developed and a GMS put in place.

Wrong provisions

The wrong provisions are often used on board for various dishes. There should be a provision optimisation plan put in place, for example, leftovers can be used to create different menus for different cultures often seen on board ship. To counter this, he said that MCTC offers distance coaching - support based on a vessel's current inventory - which can be developed on a weekly basis to coincide with the weekly menu development.

As mentioned, overtime also comes in play as a cook can be working for between 10-12 hours per day from morning coffee to evening desert for around 10 months. In this scenario, schedules should be developed to enable the cooks to implement time management. A lack of time management leads to increased overtime payments, Ioannou warned. He suggested a daily working schedule be introduced using the GMS plan to develop a time management system on board.

As for reducing performance dismissals and ensuring high retention rates, proper assessments should be made of a cook before he or she embarks to ensure there is no lack of basic knowledge, which could lead to low seafarer retention rates in a company, as the food on board is often a very important factor for a seafarer. One of the answers is to sit down with the cooks and plan - motivation and interaction through personal coaching - plus giving briefings, offering distance coaching and consultancy.

As for minimising ready made food, it is important to budget for cooking from scratch, especially for international recipes, to keep costs down. Excessive ordering of ready convenient foods leads to unhealthy items containing a high level of preservatives.

There is a lack of awareness on healthy eating habits and on the use of unhealthy cooking methods, he stressed. To counteract this, correct cooking methods should be used through the development programme, which includes weekly menu planning, a food safety and nutritional management course with a practical assessment day on board and culinary educational newsletters provided.

Thus far, MCTC has worked with 1,000 people on some 350 vessels and in 2015-2016 started working with John T Essberger on a project.

Ioannou was joined at the conference by Bjorn Borbe, Essberger's senior crewing manager who explained that the company manages 30 vessels, including 22 small chemical tankers operating in short sea trades.

He said that before engaging with MCTC, there was a problem in keeping within budgets. The cooks went away for a week's training but came back and soon got back into their old bad habits. Borbe said he was looking for a sustainable solution for both the Masters and Chief Cooks.

Essberger embarked on a catering competency development programme with MCTC. Included were specialised onshore upgrading courses - how to effectively run a small galley when a voyage lasts for around 36 hours with the vessels constantly loading and discharging.

"It was not so easy, as we needed to face the problems from a different angle," he explained. "Masters cannot monitor cooks."

Some of the officers in Essberger's fleet are Dutch, so a high standard of food was expected, while some of the cooks were formerly deck cadets who had been transferred to the galley to become messmen, eventually being promoted to Chief Cook.

Borbe said that the company found that around 20% rejected this approach but those who became involved benefited from a meeting with MCTC Manila's representatives when arriving and before leaving to join a ship.

"We have to invest in a cadet, or a junior officer without a health problem," he explained. Extensive on board visits were made to the ships and a career development pattern developed together with galley staff planning. Assistance was given in galley staff selection, target settings and follow ups with specialised briefings and debriefings, instilling competence with assessments.

Families involved

Family workshops were also held for the seafarers to engender family health awareness, which is something that Ioannou said he was keen on.

Borbe said that Essberger's long term initiative was to have high crew retention rates, improve crew welfare and catering standards together with a competitive provision rate cost structure.

He said that there was a strong correlation between what a person eats and how he or she feels. "Suicide is one of the biggest problems for P&I clubs," he stressed. Being employed on a tanker, means that a seafarer needs to be at a higher level, thus Essberger tries to ensure that they are healthy.

Although any return on investment (ROI) will be measured in better health, higher job satisfaction and a reduction in P&I cases, he said that in five to 10 years, the company will see the benefits of a higher seafarer retention rate with good welfare reputation.

Ioannou said that when seafarers move companies, food is often given as one reason for dissatisfaction. "They care. Ensure that they get the food they need," he said.

Borbe concluded that with so many inspections now taking place, we need to keep high galley standards.

Digital platforms

Ioannou also recently claimed that technology advancements on board ships will lead to further training opportunities for seafarers this year.

He said that he believed ship operators must prioritise investing in the right tools to allow seafarers access to training while they are away at sea.

In 2018, MCTC will be launching new digital platforms to enable seafarers to manage their training online effectively.

Ioannou said: "These days there is a lot expected from the catering departments who are expected to now be experts on nutrition, as well as keeping to strict budgets and knowing how to cook a variety of healthy meals. They need to know how to cater for different cultures and tailor dishes for those crew members who may be suffering with health issues, such as diabetes or high blood pressure.

"It is important that shipping operators realise the importance of investing in technology to enable continued training for the crew members. E-learning is a vital aspect of the training we provide and I see future advancements in technology supporting this.

"This year we will be launching new software to assist seafarers with their training and learning how to create wholesome meals for their crews. I would also like to see more crews sharing knowledge and best practices with each other through digital communications," he concluded.

TankerOperator

Inséré 05/08/18 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 05/09/18
De Oostendse kaapvaart tijdens de Negenjarige Oorlog (1688- 1697) (IV)

5.2 De entering

als het treffen duidelijk was maakte de bemanning zich klaar om te enteren. Vooraf werd een gevecht geleverd van kanonnen en musketten. Omdat kanonnen enkel recht vooruit kunnen schieten en richten met musketten op land al een moeilijke zaak was, was snelheid en wendbaarheid van groot belang. Bassen konden wel in verschillende richtingen schieten maar waren pas doeltreffend op korte afstand. Zwaarder bewapende schepen hadden het beste voordeel met een zij- aan zijconfrontatie om hun vuurkracht optimaal te benutten. Zwakkere schepen dienden dit juist te vermijden. Dit manoeuvreren van beide partijen was doorslaggevend voor de uitkomst van het gevecht. Men kon de tegenstander de wind uit de zeilen nemen of omgekeerd ze razendsnel laten passeren. Wanneer de tegenstander zich weer hersteld had, was de vogel misschien al gevlogen. Wat absoluut vermeden diende te worden was dat de tegenstander de mast omver schoot. Zo werd het schip stuurloos en kwetsbaar. Volgens Lynn waren vooral de Fransen fan van deze tactiek. De sterkte van kaperschepen was echter de entering, omdat kaperschepen snel en dichtbevolkt waren.

Gewapende schepen lieten zich niet gemakkelijk benaderen. Naast het voortdurende wisselen van positie werd de kaper ook beschoten. Tijdens het naderen werd geprobeerd zoveel mogelijk schade aan te richten. Als de beide schepen elkaar dicht genoeg waren genaderd, stopte de beschieting en was het 'alle hens aan dek' om zich klaar te maken voor de strijd. Vooraleer men kon enteren moesten de schepen naar elkaar worden toetrokken. De touwen zorgden ervoor dat de schepen zij aan zij bleven liggen. Dan kon het eigenlijke enteren beginnen. Dat dit zeer gevaarlijk was, staat buiten kijf. De tegenstander stond klaar met messen en andere wapens, je kon in het water terecht komen door de aanvaring van de schepen of je sprong kon mislukken. Als het gevecht in volle gang was, ging het er bloedig aan toe, maar de populaire zin uit Hollywoodfilms 'overwinnen of sterven' erop plakken zou wat overdreven zijn. Vroeger was dat misschien wel het geval geweest zoals het voorbeeld van Jan Jacobsen aantoonde. Kaperkapitein Filips van Maastricht de Jonge vocht zijn laatste gevecht op 11 november 1691 (weliswaar met een Engels koopvaardijchip), bij de entering van zijn schip door een Frans oorlogsschip. Er waren 17 matrozen verdwenen, 14 gesneuveld en 18 gekwetst. De (tijdelijke) luitenant Francois Carpentier was actief op de snauw 'St. Thomas' op 26 juli 1689 die een gevecht aanging dat 2 uur (4 glazen) duurde tegen een Franse snauw. Hij moest de strijd opgeven omdat de kapitein (Roel Sybers) zijn linkerarm verloor in het gevecht. In de bronnen komen weinig zware confrontaties voor, kapers gingen deze liever uit de weg en één dode of gewonde was al voldoende om de strijd te beëindigen.

5.3 Het opbrengen van de prijs

Zoals al eerder is gezegd, als een schip zich zonder tegenstand overgaf, werden kapitein, een deel van de bemanning en de boordpapieren aan boord van de kaper gebracht. De boordpapieren en getuigenis van de hoge officieren van de prijs bewezen dat de prijs op een legale manier was gekaapt. Het ruim van het gekaapte schip werd afgesloten om diefstal te voorkomen. Als slechts een deel van de lading het waard was om gekaapt te worden werd deze aan boord van de kaper gebracht. Als dit onmogelijk was (de lading was te groot of de zee te ruw) werden het gekaapte schip en de lading naar Oostende gebracht. In Oostende zelf werden de goederen, die in aanmerking kwamen om aangeslagen te worden, uitgeladen. Het schip en de lading die nog over was werd teruggegeven. Het schip kon dan zijn reis vervolgen. Bij kostbare ladingen werd sowieso een deel overgeladen op de kaper om te vermijden dat, als hij zijn prooi zou kwijtspelen, niet alles verloren was. Een prijsbemanning werd aan boord van het schip geplaatst. Deze bestond uit een deel van de kaperbemanning onder leiding van de luitenant of een kwartiermeester. Het belangrijkste was het bewaken van de gevangenen en de lading. Als de prijsbemanning groot genoeg was kon ze het prijsschip besturen. Hoe groot de prijsbemanning was ging af van de grootte van het gekaapte schip. Lid zijn van de prijsbemanning hield risico's in.

Als de gevangengenomen bemanning talrijk genoeg was kon ze haar schip heroveren. Paulus Bestenbustel veroverde op 5 mei 1693 met zijn fregat 'De Conninginne van Spanien' een Pruisisch schip (de 'St. Jan') uit Stettin, geladen met tarwe en wol op weg naar Frankrijk, maar het schip werd heroverd door de bemanning en slaagde erin te ontsnappen. Het was uiteraard de bedoeling de prijs zo snel mogelijk in veiligheid te brengen. Afhankelijk van het weer of vijandige dreiging konvooierde de kaper zijn prijs of liet hij hem door zijn prijsbemanning zelf in veiligheid brengen. Als Oostende of een bevriende haven dichtbij was, kon men gemakkelijk de kruistocht even onderbreken om de prijs in veiligheid te brengen. Als de buit rijk was werd de prooi sowieso begeleid. De kans dat een niet-gekonvooierde prijs terug in handen van de vijand viel was erg groot, ook al omdat de prijsbemanning nooit erg talrijk was. De prijs kon ook verloren gaan door af te drijven, door schipbreuk of in een storm. Paulus Bestenbustel veroverde met hetzelfde schip op dezelfde dag nog een buis ('St. Joris') geladen met tarwe en schapehuiden. Helaas werd het schip kort daarop (9 mei) heroverd door de Fransen. Het zit Bestenbustel blijkbaar niet mee in mei 1693.

Als de buit werd heroverd kwam de prijsbemanning in handen van de tegenstander. Waarschijnlijk zaten veel landgenoten op die manier in Franse gevangenissen. Francois Carpentier van de snauw 'St. Thomas' heroverde op 26 september 1690 een Hollandse fluyt van een Duinkerker en zette zijn kwartiermeester Pieter de Vynck en een deel van de bemanning aan boord maar het schip werd nogmaals hernomen door Franse fregatten. Pieter de Vynck werd waarschijnlijk gevangengenomen. Terugkeren naar Oostende kon voor een kapitein wel een minder plezierig effect hebben. Diezelfde Francois Carpentier kon ervan meespreken. Na op 17 augustus 1690 een Zweed gevisiteerd te hebben, bracht hij het schip naar Oostende, omdat uit de boordpapieren bleek dat hij naar Frankrijk onderweg was. De reder Joannes Hamilton kwam aan boord en de Zweed werd uiteindelijk als een prijs beschouwd. Allemaal heel normaal maar de bemanning had de stal geroken. De mannen weigerden om verder te 'cruyssen' en wilden de haven binnenvaren. De bootsman legde de eis voor aan de kapitein die niet akkoord ging. Carpentier moest dan maar op de rede blijven liggen. Het verhaal is nog niet ten einde want Carpentier vroeg om nog 8 dagen te kruisen, wat op een algemene weigering botste. De reder Hamilton kwam weer even aan boord om een bevelschrift van de admiraliteit voor te lezen. Het antwoord van de bemanning was: 'wij vaeghen ons gadt daeraen'. Uiteindelijk moest Carpentier de haven binnenvaren op 19 augustus.

5.4 Tactiek

We hebben nu al tot vervelens toe herhaald dat Oostendse kapers het van hun snelheid moesten hebben, makkelijke prooien opzochten en sterke tegenstanders vermeden. Op basis van de boordjournaals kunnen we twee tactieken onderscheiden. Allereerst de konvooi-infiltratie. Om zich te beschermen tegen kapers was het veiliger om in konvooi te varen. Vooral de Engelsen en Nederlanders pasten dit toe om hun uitgebreide handels- en visserijvloot te beschermen tegen de Franse kapers. Vloten werden beschermd door oorlogsbodems en konvooischepen die bescherming moesten bieden. Kapers als Jean Bart konden wel in groep en met zwaarbewapende schepen slecht verdedigde konvooien aanvallen. Wanneer konvooiers konden worden uitgeschakeld, was er een hele vloot voor het oprapen. Tientallen schepen konden tegelijk worden gekaapt. Zulke operaties waren niks voor de Oostendse kapers. Zelfs in groep konden ze geen Franse oorlogsbodems aan. Dat betekende niet dat ze konvooien met rust lieten. Integendeel, door hun grootte en het feit dat ze door het Kanaal 'moesten' passeren oefenden ze grote aantrekkingskracht uit op de kapers. Thomas Gournay probeerde met zijn schip 'den Engelbewaerder' op 16 april 1694 een bark uit een vijandig konvooi te veroveren. Een hoeker uit het konvooi sloeg echter alarm door schoten af te vuren. Een konvooier uit de vloot kwam op hem af en hij

was verplicht te vluchten naar de Engelse kust. Hij moest zeven man achterlaten op het prijsschip dat terug in handen van de vijand viel. Kapers sloegen vaak de handen in elkaar om een konvooi te belagen. De konvooischepen waren niet talrijk genoeg om hier efficiënt tegen op te treden. Zo zit het niet altijd tegen voor Thomas Gournay en zijn 'Engelbewaerder', eind maart 1691 gaat hij samen met kapitein Jan Vincke van de 'Vergulde Draeck' jagen bij Boulogne. Ze slagen erin 3 vissers uit een konvooi te kapen, maar nemen enkel wat vis mee.

Een tweede tactiek was om de kust af te schuimen. Van op afstand observeerden de Oostendse kapers de vijandige kusten en havensteden om te zien of ze iets konden onderscheppen. Vooral tijdens de Negenjarige Oorlog werd deze tactiek veel toegepast. De boordjournaals staan vol met vermeldingen van kapiteins die collega's langs de kust zien varen.

Uiteraard werden er ook strooptochten aan land ondernomen en drongen kapers soms door in riviermondingen maar beide zaken waren enorm risicovol.

Om allerlei praktische redenen gebeurde het wel eens dat kapers samen optrokken. Zo konden vloten van 2 tot acht schepen ontstaan. Het opereren in groep had vele voordelen. Zoals hierboven stond, kon men konvooien aanvallen, maar ook schepen in het nauw drijven en de kans op een overwinning bij een gewapend treffen verhogen. Het was beste om 'compagnie' te vormen om de samenwerking te vergemakkelijken. De buit zou steeds verdeeld worden tussen de partijen, ook als een partij niet aan de feitelijke kaping had deelgenomen. Samenwerking komt in veel van de scheepsjournaals voor, maar het is niet altijd zeker of er wel formeel 'compagnie' gevormd werd. we hebben gelukkig het voorbeeld van Thomas Gournay, Jan Vincke, Michiel Verborre en Jan Vermeersch die op 22 april 1693 compagnie vormden. Na hun eerste succes werd gedubbeld over wie de buit naar Oostende mag terugvoeren en wie verder gaat met kapen. Gournay en Verborre zijn de verliezers en komen op 27 april in Oostende aan. De meeste samenwerking zal wel toevallig tot stand zijn gekomen, uit de scheepsjournaals blijkt dat kapers elkaar vaak tegenkwamen, het is dan ook niet moeilijk om voor korte tijd de handen in elkaar te slaan. Het spreekt vanzelf dat veel van deze tijdelijke bestanden afhingen van de mentaliteit van de kapitein. Zulke mondelinge overeenkomsten zullen naderhand wel vaak voor problemen gezorgd hebben. Zelfs met een geschreven overeenkomst wantrouwde men zijn collega's. Op 24 juli 1694 staat in de boordjournaals dat kapitein Guillaume De Zeure en Maerten Janssen een compagnie vormden met Willem Bestenbustel (vader van Paulus Bestenbustel). Ze veroveren een prijs maar wanneer De Zeure en Janssen een prijsbemanning wilden aan boord brengen wordt Bestenbustel kwaad en stuurt ze terug. Janssens gaat onderhandelen en zegt dat ze collega's zijn en zij ook geldige patenten hebben, maar Bestenbustel luistert niet. Waarschijnlijk is hij bang dat hij zijn aandeel in de buit zal mislopen. Bij het varen in compagnie was het belangrijk om te weten wie de prijs als eerste had genomen. Behalve voor het toekennen van het beheer aan de boekhouder was dit ook belangrijk voor de betaling van de premies aan de bemanning. Alleen de 'voornaamste' kaper kreeg premies toegekend. Handige boekhouders zullen zich er ook niet aan gestoord hebben een deel van de prijsgoederen te verduisteren voordat de verdeling met de andere kapers werd overgedaan. In compagnie varen had dus voor- maar ook nadelen. Samenwerken verminderde de risico's maar ook het aandeel in de buit. Een prooi dat een individuele kaper gemakkelijk had kunnen pakken, moest nu verdeeld worden in 2-4 delen. Kapers die in compagnie werkten leverden ook zelden een gelijke bijdrage aan de kaping. Het kon gebeuren dat een kaper een prijs had veroverd, en dat zijn collega pas een uur later aankwam. Ondanks het feit dat er maar één het vuile werk had gedaan hadden de anderen toch een 'bijdrage' geleverd. Ze konden nog vertellen dat ze het schip opjaagden zodat de ene eigenlijk een collectieve actie afsloot. Voor die ene kaper moet het niet gemakkelijk zijn geweest om zijn prijs met anderen te moeten delen. Het was beter alles vooraf eens

op papier te zetten om misverstanden te vermijden. De buitverdeling leidde in de meeste gevallen niet tot problemen, en alle partijen stelden zich eerlijk en loyaal op.

Er was ook verplichte samenwerking door een ordonnantie uit 1624 dat steunde op een oud gebruik. Het had te maken met het feit dat een kaper niet aan de haal mocht gaan met de buit die voor een ander was 'bestemd'. Een schip kon door weg te vluchten van de ene kaper in de armen van een andere worden gedreven. Stel je even voor dat je net uren achter dat schip hebt aangezet. Om onderlinge confrontaties te vermijden was men verplicht om tot een buitverdeling over te gaan. De verdeling werd meestal opgemaakt volgens de grootte, de getalsterkte van de bemanning en de bewapening van de kaperschepen. Op basis van deze gegevens werden aan beide partijen parten toegekend. Per voet van het kaperschip werd één part toegekend. Wat het geschut betreft, hield men rekening met het kaliber van de kanonnen. Voor elk bemanningslid werd 1 part toegekend. De verdeling werd niet altijd volgens deze regels toegepast, soms telde het kaliber van de kanonnen niet mee, of verdeelde men het schip volgens de lasten. Dan was er ook nog de praktijk van het rantsoeneren. Dat kwam neer op het eisen van losgeld voor een schip of lading. In dat geval werd niet het schip maar de 'rantsoender' naar de thuishaven gebracht. Zijn gevangename moest de betaling verzekeren. Voor de kaper was het uiteraard beter als deze rantsoender een voornaam persoon was, zodat het geld zeker werd betaald. In theorie beantwoordde de kapitein of de schipper best aan deze beschrijving, maar in de praktijk werd vaak een scheepsjongen of een familielid van de schipper meegenomen. In ruil kreeg de gedupeerde een rantsoenbrief die moest bewijzen dat het schip was gerantsoeneerd. Dit was een vrijgeleide om de voortzetting van de reis te garanderen en het schip te beschermen tegen andere kapingen. Kapers kregen voor hun vertrek een aantal blanco exemplaren mee (de meeste waren voorgedrukt). In de prijzendossiers komen veel rantsoenbrieven voor. Vooral kleine vissers en kustvaarders werden gerantsoeneerd. Het betrof dan ook meestal schepen waarvan de waarde niet groot genoeg was om ze naar Oostende te brengen. De prijs van de losgelden was dan ook niet zo hoog. Het incident van Thomas Gournay met zijn bemanning begon omdat hij rantsoengeld uitdeelde aan zijn officieren. Dit was afkomstig van vissers, gekeapt bij kaap Griz Nez op 23 en 25 juni 1692. De som bedroeg 39 pattacons. Omgerekend een slordige 877,5 Euro en dus geen echt grote som.

Vervolg

Inséré 07/08/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 07/09/18

How could Iran disrupt Gulf oil flows?

The commander of Iran's Revolutionary Guards said last week that Tehran would block all exports through the Strait of Hormuz in the Gulf if countries heed U.S. calls to stop buying Iranian oil from November. A fifth of global oil consumption passes through the Strait from Middle East crude producers to major markets. Outlined below are previous confrontations in the Gulf involving Iran, the military capabilities of the various parties and the diplomatic context of the latest threats: Iran cannot legally close the waterway unilaterally because part of it is in Oman's territorial waters. However, ships pass through Iranian waters, which are under the responsibility of Iran's Islamic Revolutionary Guards Navy.

In 2016, the Guards interrogated and held U.S. sailors overnight after they entered Iranian territorial waters elsewhere in the Gulf. A year earlier, Iran fired shots at a Singapore-flagged tanker which it said damaged an Iranian oil platform and held a container ship and its crew for a week over a debt dispute after diverting it with patrol boats in the Strait.

In 2007, Iran detained British sailors further north in the Gulf. Iran also performs annual war games and tests medium range cruise and ballistic missiles. The deputy head of IRGC, Hossein Salami said in 2014 that Iran could use its cruise and ballistic missiles and drones, mines, speedboats, and missile launchers in the Gulf area to confront the United States.

In 2015, the Guards staged a drill, shown on state television, in which a replica of a U.S. aircraft carrier was destroyed with missiles and speed-boats loaded with explosives while the guards practiced laying mines in the Strait. In recent years, there have been periodic confrontations between the Guards and U.S. military in the Gulf. The U.S. navy has said that from January 2016 to August 2017 there was an average of 2.5 "unsafe" or "unprofessional" interactions per month between U.S. Navy and Iranian maritime forces, including an Iranian drone flying near a U.S. Navy warplane and Iranian military boat sailing close to a US Navy vessel. Tehran has accused U.S. forces of provocation.

"Their security and the security of their interests in the region are in our hands" the Guards' Salami said this year, although the number of incidents has dropped in recent months. During the Iran-Iraq war in 1980-1988 the two sides attacked ships in the Gulf to hamper one another's oil exports in what was known as the Tanker War. In 1988, a U.S. frigate struck an Iranian mine, blowing a hole in its hull and breaking its keel, the U.S. Office of Naval Intelligence (ONI) said. The United States destroyed two Iranian oil terminals, sank an Iranian warship and damaged another in response, the ONI said. The U.S. Fifth Fleet, based in Bahrain, is tasked with protecting commercial ships in the area. U.S. officials have said closing the Strait would be crossing a "red line" and have pledged to take action to reopen it. "We have the forces we need to maintain free flow of commerce and the freedom of navigation," Navy Capt. Bill Urban, U.S. Central Command spokesman told Reuters. Western navies also stage military exercises in the Gulf and Arab states across the Gulf from Iran, particularly Saudi Arabia and the UAE, have high-tech naval capacities.

An ONI report said last year that Iran's Guards' naval doctrine was "based on speed, numbers, stealth, survivability, and lethality" and that it had acquired fast attack craft, small boats, anti-ship cruise missiles and mines. "Individually, these improvements cannot compete with Western technology. However, taken together, they could create an overall capability that is greater than the sum of its parts, particularly when employed in tight operational spaces like the Persian Gulf and Strait of Hormuz," the ONI said. The U.S. has said it would use minesweepers, warship escorts and potentially air strikes to protect the free flow of commerce but reopening the Strait could be a lengthy process especially if the Guards laid mines. Michael Connell, head of the Iran programme with U.S. non-profit research body CNA, said of all Iran's capabilities, mines were probably the one that caused the most concern. He also said a misjudged incident which would trigger direct fire was a more likely scenario than a blockade of the Strait. "I would be less worried about a bolt out of the blue attempt to close the Strait and more worried about stumbling into a conflict," he said. Iranian officials differ over the significance of the latest threat to close the Strait. "By calling on countries to cut their oil exports from Iran, America has already declared war on Iran," a senior Iranian official and a former Revolutionary Guards commander who served during the 1980s war with Iraq told Reuters. "If we come to that point of not being able to export any oil, we will surely close the waterway." Another official, who like the first declined to be named because of the sensitivity of the matter, placed the threat in the context of talks with world powers on the future of the nuclear deal. Iran has said it would remain in the deal, which frees it from international sanctions in return for curbs on its nuclear programme, only if its interests were guaranteed. "The Strait issue

gives Iran an upper hand in the talks. Everyone should know that Iran cannot be pressured," the second senior Iranian government official said. "Iran has never closed the waterway ... even under the worst conditions and mounted pressure on the country."

Source: Reuters (Writing by Dmitry Zhdannikov; editing by Philippa Fletcher)

Inséré 07/08/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 07/09/18

"Tugs in Colour – British Built".

BOOK REVIEW by : Frank NEYTS



Coastal Shipping Publications recently published "Tugs in Colour – British Built" , written by Andrew Wiltshire. 'Tugs in Colour – British Built' is intended as a sequel to Andrew Wiltshire's first book on tugs 'Looking Back at British Tugs (2007). This time he concentrates on examples that were completed in British shipyards. He has always been fascinated by the number of small shipyards that once existed around the UK, and often by the location of these yards. Many of them specialized in building tugs large and small for

the home market as well as for customers overseas, and not just in the British colonies. Such was the quality of British-built tugs, that some went on to give many years of service. In 2016 a surprising number that have exceeded their 50th birthday can be found hard at work at locations around the world. This book covers tugs built at 46 different UK shipyard. Andrew Wiltshire is a prolific author and respected writer of transport books and photographic albums. "Tugs in Colour – British Built" (ISBN 978-1-902953-80-9) is a hardback book, small size, of 80 pages, lavishly illustrated. The price is £17.00 plus £1.75 European postage. Ordering via the bookshop, or directly via the publisher, Coastal Shipping, 400 Nore Road, Portishead, Bristol BS20 8EZ, UK. Tel/Fax: +44(0)1275.846178, www.coastalshipping.co.uk , e-mail: Bernard@coastalshipping.co.uk

Inséré 08/08/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 08/09/18

Slower Steaming Could Cut Emissions by a Third

Greenhouse gas emissions from three ship types – containerships, bulkers and tankers – could be reduced by a third, on average, by reducing their speed, according to a new study that will be presented to the International Maritime Organisation (IMO) next week.

The cumulative savings from reducing the speed of these ships alone could, by 2030, be as much as 12% of shipping's total remaining carbon budget if the world is to stay under

the 1.5°C global temperature rise, the CE Delft study for NGOs Seas At Risk and Transport & Environment, founding members of the Clean Shipping Coalition (CSC), found.

Reducing operational speed would also provide a boost to jobs and growth in shipbuilding nations, where the study concludes production would have to grow by over 30% in order to maintain transport capacity for global trade. The study also finds that the additional costs of slow steaming on exports such as oilcake and beef from Latin America would be marginal, and this without accounting for lower transport fuel costs.

“A new regulation to reduce ship speed will be key to the success of the IMO GHG strategy. Only reduced speed can give the fast, deep short-term emissions reductions that are needed for shipping to meet its Paris Agreement obligations. Significant early emissions savings are essential for the long-term decarbonisation of the sector as they preserve shipping’s carbon budget and buy the industry time to develop longer-term decarbonisation solutions. Recent suggestions by industry that no new short-term measures are needed is misguided and reckless, and threatens to undermine the IMO strategy right from the start,” John Maggs of Seas At Risk and President of Clean Shipping Coalition, said.

The analysed ship types cumulatively account for around 52% of global shipping’s carbon footprint. Substantial additional savings will be made when the speed of the remainder of the fleet is also reduced, the NGOs said.

As informed, the findings will be discussed by the IMO next week when it meets for the second time to develop its initial 2018 greenhouse gas reduction strategy. The UN discussions in London will concentrate on a global emissions reduction target and potential measures for the sector.

“Regulating ship speed is one of the short-term measures on the table that can be implemented immediately. The IMO is under huge pressure to deliver an effective and adequate response to the Paris agreement and global climate efforts,” Seas At Risk said.

“Shipping is the only international sector that has yet to commit to a global emissions reduction target or measures. Talks at the IMO are expected to be challenging as the industry body, ICS, is on record as opposing every reduction measure so far put forward – including binding reduction targets, the need to tighten design standards or have operational efficiency measures. But industry itself showed clearly that slow steaming works. It proved effective in weathering the economic crisis, so the IMO should now agree mandatory speed measures to achieve substantial emissions reductions needed to start decarbonisation,” Bill Hemmings of T&E said.

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

Tanker trials prove Selektopes’ resistance success

Coating systems that contain I-Tech’s patented fouling prevention system Selektope are claimed to offer superior anti-barnacle performance under all conditions (static or in motion).

One of Selektope’s prime advantages is its static performance. It also offers shipowners an alternative to the traditional biocides used in coating systems.

Selektope repels barnacles from attaching to the surface of the hull via its unique pharmacological mode of action that works to prevent barnacle larvae by inducing

hyperactivity. The system's fouling prevention mechanism works by temporarily stimulating the cyprid larvae octopamine receptor and activating swimming behaviour. The effects of this neurological scrambling are temporary, with the larvae returning to normal functional capacity shortly after encountering the Selektope present in the ship's hull coating.

Another advantage is that it can either boost copper containing formulations, or it is powerful enough to replace copper – giving shipowners the option of copper-free coatings with the same performance as copper coating systems.

For the paint manufacturers, the advantage is that only a minute quantity of Selektope is required to ensure leaching rates and efficacy – just 0.1% w/w.

The background to Selektope's development was that average global water temperatures were increasing. Ships were idling in subtropical/tropical areas and there was a growing regulatory movement against the transportation of invasive species by ships. These issues, whilst of great concern for shipyards and ship operators alike, created innovation in the coatings sector, as the pressure mounted on antifouling coatings to perform through changing environmental and market conditions.

The issue of biofouling was becoming an increasing problem for some Asian shipyards, as newly launched vessels lay idle in warming waters, suffering the effects of intense fouling during the three to four month fitting out process, I-Tech said.

This accumulation of biofouling on the hull can impact both the newly applied coating and the ship performance of a new ship leaving the yard. This resulted in shipyards pushing for antifouling solutions that ensure static performance during outfitting. In parallel shipowners were demanding solutions that were suitable and ensuring good fouling prevention for vessels with differing activity levels, whether they were in active service, idle for long periods of time, or fluctuating between the two.

This future-proofing approach to antifouling coatings selection exerted major pressure on the coatings suppliers and in turn spawned new approaches to the development and trialling of fouling prevention technology.

Decade of R&D



For example, in Sweden, biotech innovator I-Tech dedicated over a decade of research and development work to these issues from the company's Gothenburg headquarters. The company's quest to find, develop and commercialise a fouling prevention technology alternative commenced in the wake the IMO's decision to ban the application of tributyltin (TBT)- based paints on vessels, as of 1st January, 2003.

The 'green light' for global market deployment came in 2015 when I-Tech received EC recognition for Selektope, enabling it to be included in anti-fouling products sold throughout the EU as of 1st January, A 2016, in accordance with the terms of the EU Biocidal Products Regulation.

This accreditation was in addition to those already secured for use as an active agent in Japan, China and South Korea.

Last year was a turning point for the technology, as the first commercial, Selektepe-containing coating products for use on ocean going vessels were launched on the market, in addition to ship trials being conducted over a period of 12 months, which were claimed to have yielded incredible results.

The trials consisted of a copper-free Chugoku Marine Paints (CMP) hull coating containing Selektepe being applied to the sides of Laurin Maritime's 2010-built, 46,067 dwt IMO II chemical and products tanker 'Calypso' during her first five-year survey at Sembcorp, Singapore.

Laurin Maritime's technical director Bertil Andersson said; "It was important that the company selected a coating that can cope with conditions in the 'red zones' in which their ships operate, where water temperature can be high and fouling can be problematic if a ship is at anchorage for three to four weeks."

The 'Calypso' operates in several areas, including East and South Asia, the Americas and Australia, making it the perfect ship for the trials.

"The application of a Selektepe-containing coating comes after several years of strong performance trial results," said Mikael Laurin, Laurin Maritime CEO.

The hydrodynamic analysis of performance data during the trials was carried out by independent party - Propulsion Dynamics. Operating rates were measured by fuel oil consumption and power output. After 12 months, the vessel was measured to have increased its resistance to fouling by a total of 3%, compared with a benchmark new vessel that would see an increase in resistance of 5- 10 %.

This benchmark is made up of a many different vessels with different coatings related to the size of Propulsion Dynamics' database. This benchmark allows for the comparison of one ship to a variety of similar vessels, thus addressing the problem that it is not possible to compare equal ships with each other when analysing and contrasting coatings performance.

The trials on the 'Calypso' also showed that the increase in resistance came mainly from the propeller at 3%, with the remaining resistance being measured on the hull.

However, I-Tech chairman, Stefan Sedersten, applied a note of caution when celebrating the successful trial results, saying that: "Although there are very convincing long-term performance results from patches, more time is required to confirm the promising results from 'Calypso' [and] there would need to be further trials of Selektepe for longer periods so that the long-term effects of the biocide can be measured."

At present, only CMP has I-Tech products on the market. However, it is not exclusive to the company, as other paint manufacturers are developing products and some are very close to being launched on the market. Thus far, three CMP products contain Skeletope - SEA GRANDPRIX 880HS PLUS which was the third product launched containing this system, joining CMP's SEAFLO NEO CF Premium and SEAFLO NEO-S PREMIUM products, both launched in August, 2016.

Apart from the trials on the Laurin MR, the majority of the 150 or so orders thus far recorded have been for product carriers, LPG carriers and VLCCs - although applications have also been made to other ship types.

"As demand for Selektepe soars, the number of antifouling products that contain our unique bio-repellent ingredients is expanding. This ensures that shipowners and operators have a selection of products to choose from, and confirms the flexibility and compatibility of our product with a range of different antifouling ingredients," said Philip Chaabane, I-Tech AB CEO.

Inséré 11/08/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 11/09/18

Illegaal kost rederijen bergen geld

De overheid doet te weinig in de strijd tegen migranten die vanuit Nederland illegaal naar Engeland willen. Het kost scheepvaartbedrijven honderdduizenden euro's per jaar. Het is hun eigen verantwoordelijkheid, vindt de minister.
Door : Eric Oosterom

Guido Hollaar, plaatsvervangend directeur van KVNR, die de belangen van deze bedrijven behartigt, pleit voor actie. De situatie is volgens hem bijzonder verergerd. Hollaar: „Het feit dat illegale migranten ondanks omheiningsmaatregelen toch toegang tot het terrein en materieel van een reder verkrijgen, is in de eerste plaats een kwestie van beperkte controle door overheidsinstanties. Juist daarom moet samen met de overheid naar een oplossing worden gezocht." DFDS Seaways, één van de grootste scheepvaartbedrijven ter wereld, hoopt op een tegemoetkoming van Den Haag, vertelt Ralph Bosveld, operationeel directeur van DFDS Vlaardingen. Hij ziet sinds de sluiting van 'Calais' meer en meer migranten via zijn terminal de oversteek wagen. In voorgaande jaren ongeveer vijftig per jaar, in 2017 verwacht hij een verdubbeling. Dat kost hem, ondanks samenwerking met de Zeehavenpolitie, tonnen per jaar aan beveiligingsmaatregelen. „Hondenteams, hekwerk met stroomdraden, camerasystemen. En het onderhoud daarvan, natuurlijk. Daarbij zijn wij verplicht een in Engeland gesnapte migrant terug naar Nederland te vervoeren. Ook dat kost geld: die hutten kunnen we niet meer aan chauffeurs verhuren. We draaien op voor alle kosten." Hij noemt de kwestie echter een 'algemeen, Nederlands probleem'. De roep vindt nog geen steun bij P&O Ferries en Stena Line. Laatstgenoemd bedrijf, dat vanuit Hoek van Holland naar Engeland vaart, spreekt van 'hele hoge bedragen', maar ziet deze vooralsnog als ondernemersrisico. Wel is de vervoerder bezorgd over de capaciteitsproblemen van de Marechaussee. Het ministerie van Veiligheid en Justitie laat desgevraagd weten dat bedrijven 'in eerste instantie voor hun eigen beveiliging moeten zorgen'. „Als er een inbreker in een dorp actief is, kan het niet zo zijn dat de politie ineens de beveiliging van een bedrijf in dat dorp moet regelen", stelt een woordvoerder. Bosveld noemt het een verschil van zienswijze. Vorige week berichtte deze krant nog over de problematiek in Hoek van Holland, van waaruit de Stena Line-ferry naar Engeland vertrekt. Daar zijn de veiligheidsmaatregelen dermate aangescherpt dat migranten met gevaar voor eigen leven door de Nieuwe Waterweg naar het terrein zwemmen. Zo is de omheining van het terrein met schrikdraad uitgerust. In de eerste helft van dit jaar pakte de Marechaussee 580 'inklimmers' op, mensen die zich verstoppen in vrachtwagens. Het merendeel daarvan - 68 procent - is Albanees.

bron : Algemeen Dagblad

Inséré 13/08/18 DOSSIER Enlevé 13/09/18

ShipArrestor to protect Norwegian coast

An improved and upgraded version of the Miko Marine Ship Arrestor system has been delivered to the Norwegian Coastal Administration (NCA).

The system has been developed to give nations the ability to protect their coastlines from the danger of ships that have lost engine power and from the pollution that can result if they run aground.

It uses a specially designed parachute-shaped sea anchor that is connected to a drifting ship by helicopter and secured without any need for crew involvement. The helicopter then deploys the sea anchor, which dramatically reduces the rate at which the ship is drifting and makes it more stable for salvage and for rescue teams to board upon their arrival.

The latest design changes now enable the sea anchor to become effective more quickly, shaving minutes off the time the ship is drifting out of control.

Nicolai Michelsen, Miko Marine general manager, explained; "Thirty years ago the ShipArrestor would have been impossible to make as advanced materials combining strength with lightness are essential for its manufacture. It is only because the special fabrics and metals used are now available that the project was able to go ahead.

"Working closely with the NCA, we have continued to develop the design to improve its performance and efficiency and the Mark 2 version is another landmark in its evolution. We are very pleased to be equipping the NCA with a system with which we all have even greater confidence," he said.

The upgraded version of ShipArrestor incorporates a number of design changes and modifications that will make it easier for the tow line to be picked up by the tug. The principal improvement involves a three-step release mechanism that gives the helicopter pilot greater control over the system's deployment and enables the sea anchor to take effect more rapidly.

With the new version, the pilot lassoes the ship's foredeck winches and bollards with a ring of specially developed lightweight chain, as before. The chain is connected to a high strength tow line, which is paid-out as the helicopter flies upwind a short distance where the pilot presses the new three-step ShipArrestor control button. This disconnects the chain and the first part of the towline from the helicopter. After then flying about another 40 m, the button is pressed again allowing the parachute sea anchor bag to drop into the sea and to begin opening.

The final step is to continue flying upwind, helping the main anchor to unfurl in the process, before pressing the button for a third time. This releases a 30 m continuation of the tow-line that terminates with a high visibility buoy and a smaller pilot anchor that serves to keep the tow-line straight.

The Miko development team were advised that the operational ability of modern tugs makes a long pick-up line unnecessary and that the tug crew can recover and make fast the shorter tow line more quickly. When it is fully deployed, the ShipArrestor will immediately reduce the severe rolling that has been responsible for tankers such as the 'Prestige' and the 'Erica' breaking up, due to the stresses of lying beam-on to the waves.

Once the rescue tug arrives it can lift the buoy on board and use the tow line to lead the ship to safety. Due to the advanced, high-strength materials used by the ShipArrestor, any size of ship from a trawler to a large tanker can be quickly turned into the wind and its speed of drift halved.

Oslo-based salvage technology specialists Miko Marine led a consortium of eight European organisations in the development of the ShipArrestor. Partly funded by the European Union, this included companies from France, Germany, Netherlands and Austria, as well as the Norwegian Institute of Technology and the UK's Ship Stability Research Centre. Coppins

Sea Anchors of Motueka, New Zealand also joined the team as co-developers of the system, bringing experience in the development of large sea-anchors to the project.

Ola Jordheim, NCA chief engineer and ShipArrestor project manager, said; "We hope that we will never need to use our ShipArrestor systems but our experience suggests otherwise." He recalled several incidents around the coast of Norway where the system would have prevented ships coming to grief. "A notable one occurred in 2005 when the tanker 'Fjord Champion' caught fire and lost power," he said. "The crew had to evacuate the ship which subsequently ran aground on the southern tip of Norway. This is the sort of situation that ShipArrestor has been designed to prevent."

Inséré 15/08/18 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 15/09/18

De Oostendse kaapvaart tijdens de Negenjarige Oorlog (1688- 1697) (V)

6. De reders

De kaapvaart werd bedreven door particulieren. Deze individuen wilden in de eerste plaats geld verdienen. Het vaderland steunen stond niet echt bovenaan in hun verlanglijstje. De kaapvaart was eigenlijk een zuiver commerciële onderneming waarbij winst primeerde. Dit is iets wat men niet mag vergeten als men kaapvaart bestudeert. Net als in de koopvaardij werd in de kaapvaart gebruik gemaakt van het partenrederij-systeem. Dit was een ideaal systeem voor kaapvaart, dat een riskante onderneming was. Deze partenrederij maakte het mogelijk de geldinbreng te spreiden, zodat de mogelijke verliezen beperkt bleven. Het was vrij om de grootte van de kapitaalbreng te bepalen. Kleine beleggers konden dus ook deelnemen, een reder mocht zijn part ook verkopen aan om het even wie zonder daarbij zijn medereders op de hoogte te moeten brengen. De boekhouder of depositaris was degene die belast werd met de dagelijkse leiding en organisatie van het bedrijf. Meestal was hij ook de kracht die ervoor zorgde dat het schip uitreed. Hij zorgde ook voor de opzoeking van associés, die bereid waren om kapitaal te investeren voor de uitreding van het kaperschip. Zodra de nodige contacten waren gemaakt en het bedrijf van start kon gaan, werd de boekhouder verantwoordelijk voor het beheer van de financiën voor, tijdens en na de kruistocht van het kaperschip. In de praktijk wil dat dus zeggen dat hij verantwoordelijk was voor uitrusting van het schip en het aanwerven van de bemanning. Onder zijn toezicht werd een schip aangekocht of gebouwd en een kapitein aangesteld die zorgde voor een bemanning. Uiteraard zorgde hij ook voor de boekhouding. Voor de afvaart gaf hij instructies aan de kapitein. Daarin stonden persoonlijke aanbevelingen en adviezen. Zo stond er ook in welke schepen er wel en niet gekeapt mochten worden. Als een kaper een neutraal schip kaapte moest de reder nu eenmaal opdraaien voor de kosten (proceskosten, schadevergoeding). Ook tijdens de kruistocht bleef de depositaris contact houden met zijn kapitein. De kapitein van de 'St. Jan', Francois de Smidt werd op 2 mei verplicht om de haven van Nieuwpoort binnen te varen omdat 3 Franse fregatten jacht op hem maakten. Hij heeft toen een brief naar zijn depositaris gestuurd. 2 dagen later kon hij weer uitvaren en kaapte 2 schepen. Samengevat vormde de depositaris dus het gezicht van de rederij en de bemanning. Hij bezat bijna altijd aandelen in de door hem gerunde rederij.

Twee andere figuren die verbonden bleven aan het bedrijf waren de opperreder en de borg. De opperreder was de voornaamste aandeelhouder in de rederij, hoewel dit niet altijd zo was. de opperreder bleef wel verbonden met het bedrijf zolang de kaper op zee was. De boekhouder was er ook nog meer die was een gewone ambtenaar. De boekhouder was

'functioneel' aansprakelijk en de opperreder 'feitelijk'. Ook de borg was gebonden aan het bedrijf, maar afgezien van de borgstelling had hij geen functie in het bedrijf. Gezien de hoge borgsommen behoorde hij wel tot de rijke burgers en was meestal medereder.

Behalve over deze functies vertellen de bronnen maar weinig over de verdere samenstelling van het bedrijf.

De jaren waar de meeste redersactiviteit plaatsvond was vooral in 1690 en de volgende 3 jaar. Dat er in 1688 nog geen kapers actief zijn is omdat de oorlog met Frankrijk pas in september uitbrak, dat is te laat in het seizoen om nog kaperschepen uit te rusten. De meeste kaperschepen vaarden pas uit rond april, mei. In 1689 is al een redelijke activiteit te zien. De oorlog moet nog beginnen, men weet niet wat men kan verwachten. De reden voor de piek in het jaar 1690 komt doordat de zeeoorlog op dat moment op zijn hoogtepunt is. Veel reders willen een graantje meepikken. Daarna zijn de cijfers voor de volgende 3 jaar ook nog opvallend hoog. In 1694 is de afloop eigenlijk al bekend, en wachtten beide partijen gewoon op gunstige vredesvoorwaarden. We zien een daling in het aantal reders, maar uit de scheepsjournaals blijkt ook dat er steeds minder expedities worden uitgerust naarmate de oorlog duurt.

Het aantal reders staat wel niet gelijk aan het aantal schepen. Meestal werden de aandelen gedeeld tussen drie personen, de al genoemde borg, depositaris en de opperreder. Maar ook kapiteins konden aandeelhouder zijn in een/hun schip. Zo waren Jan Vincke, Thomas Gourmay en Michiel Mansfelt naast kapitein ook medereders van hun schip. Dit was meestal een tijdelijk bedrijfje, waarbij personen uit hetzelfde milieu geld bij elkaar legden om een kaperschip uit te rusten.

De herkomst van de reders is niet gemakkelijk te achterhalen. Vele waren afkomstig uit Oostende of Nieuwpoort. Investerings in kaapvaart kwamen meestal uit het 'milieu' zelf. Op het eerste gezicht lijkt het rederskorps uit een groepje belangrijke personen te bestaan die via hun beroepsleven in contact stonden met de zee. Er zijn drie groepen die we kunnen onderscheiden. Ten eerste de reders die kaderlid waren in een rederij van de koopvaardij. Zij namen ten minste 1/3 van de uitredingen voor hun rekening. Charles de Vleeschouwer was zo iemand, hij was daarnaast ook burgemeester van Nieuwpoort. Een tweede groep waren reders die zich zowel met de grote koopvaarders als met de kapers bezighielden. Deze groep was het nauwst met de Oostendse zee- en kaapvaart verbonden. De belangrijkste is ongetwijfeld Francois de Schonamille. Hij was naast handelaar ook equipagemeester van de konvoischepen van de Staten van Vlaanderen. Zijn broer Jean de Schonamille was zelfs inner van de tienden die op de verkoop van de opgebrachte prijzen werden geheven. De familie de Schonamille zou later een belangrijke rol spelen in het ontstaan van de Oostendse Compagnie. De derde groep zijn reders die enkel actief waren op kleine kaperschepen. Zij waren het minste kapitaalkrchtig. Een voorbeeld is Francois Cripussen die blokmaker was en deken van de vrije scheepstimmerlieden. Ook de al genoemde kapiteins horen bij deze categorie.

De uitredingskosten zijn moeilijk te achterhalen. De totale uitredingskosten worden verdeeld in twee groepen: de uitrustingskosten en de uitredingskosten. Tot de uitrustingskosten behoorden de aankoop van het schip en het nodige materiaal. Aangezien de rederij het schip voor meer dan één kruistocht kon gebruiken dienden deze kosten maar eenmalig gemaakt te worden. Volgens Magosse namen deze eenmalige uitgaven 57,3% in van de totale kost. Voor een nieuw snauwschip (de 'Flandria') moest 2500 gulden worden betaald. In het werk van Francke staat dat voor de aankoop van een Zeeuw kaperschip, de 'Neptunus II' 12900 gulden betaald werd. Het betreft hier wel een fregat, geen snauw. Deze prijzen waren enkel voor het schip zelf, er moest nog ander materiaal worden aangekocht. Voor het schip uit Magosse werd nog 1097 gulden uitgegeven aan bijkomend materiaal, waarvan 166 gulden voor het maken van zeilen en vlaggen, 261 gulden voor

ballast (19230 pond ijzer) en 148 gulden voor wapens. Kruit, spijkers, touwen en andere niet meegerekend.

Uit de vergelijking met de 'Neptunus II' van Francke bleek dat de Zeeuwen grotere en zwaarder bewapende schepen konden uitrusten. De totale kost voor het schip bedroeg 81486 gulden (wel met de uitredingskosten bijgerekend) waarvan 8444 alleen al voor het geschut. De uitredingskosten moesten elke reis opnieuw gemaakt worden. Er zijn drie soorten: lonen, voeding en diverse administratieve kosten. De uitgave aan diensten maakte zo'n 10% uit van de totale uitgaven. Naast de kaperbrief moest ook loodsgeld betaald worden, de griffier en de deurwaarder. Ook de kosten van de kapitein voor het aanwerven van de bemanning. Op de 'Flandria' waren na de aankoop van het schip de loonkosten de voornaamste uitgavenpost, 1332 gulden of 21,2% van de totale onkosten. De voeding bedroeg 724 gulden of 11,5% van de uitgaven. Samen was dat dus 1/3 van de totale uitgaven. Op de 'Neptunus II' waren de kanonnen op zich de zwaarste aankoop maar als we voeding, gages en brandewijn samen rekenen wordt dit de zwaarste uitgave, 17626 gulden. Deze uitgaves kwamen in tegenstelling tot de aankoop telkens terug en woog dus het zwaarst op het budget van de rederij. Magosse wijst op het gevaar dat dit een vertekend beeld geeft. De uitgave van een nieuw schip had de uitgaven flink doen stijgen, de uitgaven ten voordele van de bemanning leken minder zwaar door te wegen. Dit is niet zo, de eenmalige uitgaven zouden moeten worden afgeschreven over het totaal aantal kruistochten van hetzelfde schip. Een groot deel van de personen die instonden voor de levering van goederen en diensten ter uitrusting van het schip waren meestal als reder er nauw mee verbonden. In ons voorbeeld van Francois Cripussen, de deken van de timmerlieden, zorgde hij voor de pompen van het schip. Francois de Schonamille zorgde voor een deel van de bewapening.

7. De Opbrengsten

7.1 Reglement van de prijzen

De buit werd verdeeld tussen de reders, kapitein, officieren, matrozen en soldaten. Voor de bemanning werd de 10de penning gebruikt. Dat wil zeggen dat de bemanning één tiende van de buit krijgt, 'evenredig' verdeeld. Meestal is dat maar magertjes, maar ze krijgen wel nog hun premies.

Plunderingen durfden ook wel plaatsvinden. Om sancties van de admiraliteit te voorkomen legden bemanningsleden een eed van zwijgen af over plunderingen. De kapitein had niet zelden een belangrijk aandeel in de plundering. Ondanks ondervragingen was het dan ook moeilijk om zulke praktijken te vervolgen. Toen Thomas Gournay een Franse 'fluyt' veroverde in december 1692 plunderden ze de wijn die aan boord was. Toen de Fransen hierover beklag deden belandde de kaperbemanning achter de tralies terwijl Gournay, die waarschijnlijk het grootste deel voor zich had gehouden op vrije voeten bleef.

7.2 Opbrengsten en succes van de kapers

Om te bepalen of de Oostendse kapers succesvol waren in hun job, moeten we kijken hoeveel hun buit bedraagt. Daarvoor duiken we de prijzendorssiers en het prijzeninventaris in. Let wel, dit zegt niets over hoeveel schade de vijand nu eigenlijk geleden heeft, zoiets berekenen is onmogelijk. Buit haalde bij verkoop slechts de helft van haar waarde en gezonken schepen laten zich niet in geld uitdrukken. Bovendien zeggen de admiraliteitsbronnen niets over verkopen in Spaanse of andere buitenlandse havens, waarvan de opbrengst niet werd overgemaakt aan de Zuidelijke Nederlanden. Ook ontbreken ondanks de omvang van deze bronnen ook veel gegevens.

Wegens de omvang, complexiteit en het ontbreken van gegevens in deze bronnen, heb ik besloten om enkele uittreksels te nemen van bepaalde kapiteins. Zo is het niet altijd duidelijk (voor mij althans) wanneer het om een prijs of een rantsoen gaat (behalve bij de voorgedrukte dan). Daarom is het, naar mijn mening, beter een kleinere, grondige selectie te maken dan om te proberen een onoverzichtelijk en verwarrend totaalbeeld te willen geven. Trouwens, daar heeft Roland Baetens zich al mee beziggehouden.

Als we willen zien of een kaper succesvol was hebben we wel een gemiddelde nodig. Volgens Baetens bracht de Negenjarige oorlog in totaal 2403600 gulden op, waarvan 80% Frans. Als we dat delen door het aantal schepen (156) is de gemiddelde opbrengst dus 15407 gulden (voor 1695 zijn geen gegevens voorhanden, omdat dat jaar ontbreekt uit het Rijksarchief).

Opbrengst Vlaamse Commissievaart 1689-1697		
	gekaapte (Franse) schepen	Inkomsten Admiraliteit
1689	19	590266
1690	31	457504
1691	23	532151
1692	22	458417
1693	24	130062
1694	9	49025
1695		
1696	10	27913
1697	18	58512
Totaal:	156	2303850

8. Vergelijking Duinkerke en Zeeland

Volgens de werken van Villiers en Stradling over de Duinkerkers, en die van Francke en Verhees-Van Meer over de Zeeuwen is het grootste verschil met de Vlaamse kaapvaart die van de schepen. De Duinkerkenaars gebruikten ook wel snauwen voor hun kaapvaart maar zij konden vaker gebruik maken van grotere en beter bewapende schepen omdat hun oorlogsvloot aan de kant lag. Jean Bart maakte graag gebruik van

een eskader oorlogsschepen om te gaan kaperen. Met de Zeeuwen net hetzelfde, zij konden ook beter bewapende schepen inzetten, hoewel het kleine snelle schip nooit uit de gratie raakte. Het voordeel van deze grotere schepen is dat het actieterrein kon worden vergroot, de Duinkerkers en Zeeuwen konden een groter terrein bestrijken terwijl de Oostendenaars beperkt waren tot het Kanaal en (de kusten van) de Noordzee. Grotere schepen betekende ook de mogelijkheid om grotere prooien te nemen. Hoewel Duinkerke, net als Oostende zijn glorietijd beleefde tijdens de 80-jarige Oorlog, heeft dit waarschijnlijk bijgedragen tot zijn reputatie als kapersnest. Idem voor de Zeeuwen, die gevreesd waren tot in de Caraïben. Een eskader fregatten of oorlogsschepen gebruiken om te gaan kaperen, zoals Jean Bart deed, was iets wat de Oostendse kapers nooit konden doen.

Wat de administratie betrof, was er niet zoveel verschil tussen Oostende en Duinkerke en Zeeland, je moest een patent aanvragen, je kapitein uitzoeken en je bemanning oproepen. Wat het oproepen van de bemanning betreft hebben een verschil gezien tussen Zeeland en Oostende. in Zeeland ging men met de trom rond om zeelui te werven. Maar de slaapbazen werden overal gebruikt.

Wat de tactieken betrof was er geen enkel verschil tussen de drie. Ze maakten allemaal gebruik van het vlaggenspel, probeerden te profiteren van hun snelheid en betere bewapening dan hun 'toekomstige' prijs en hadden een grote bemanning aan boord om te kunnen enteren. Ook het varen in compagnie werd door iedereen toegepast.

Dat er grote verbondenheid was tussen de Duinkerke en Oostendse kapers staat buiten kijf. Toen de kaper Filips van Maastricht de Jonge omkwam toen zijn schip werd gekaapt door een Duinkerkenaar, was Jean Bart kwaad dat hij omgekomen was, en de Duinkerke admiraliteit zond een rouwbericht naar de weduwe. Ook tijdens de eerste helft van de Spaanse.

Successieoorlog was duidelijk dat de Oostendenaars er geen probleem mee hadden met hun Duinkerke collega's samen te werken (in 1706 kwam Oostende in Engelse handen en vochten ze weer tegen elkaar). Dat is des te opmerkelijker omdat tijdens de Negenjarige oorlog enkele jaren daarvoor ze nog tegenstanders van elkaar waren. Wat de opbrengsten betreft: volgens Francke was de totale opbrengst van de Zeeuwse kaapvaart maar liefst 13142807 gulden en hadden ze 960 schepen binnengebracht. En de Duinkerkers:

Aantal Prijzen en Rantsoeningen in Duinkerke 1688-1698			
	Prijzen	Prijzen en Rantsoenen	Rantsoenen
1688	8		5
1689	82		13
1690	67		35
1691	57		38
1692	153		71
1693	91		247
1694	93		189
1695		285	
1696		362	
1697		289	
1698		9	
Totaal:	551	945	598

De opbrengsten en het aantal prijzen waren in Zeeland en Duinkerke dus veel hoger dan de Vlaamse. Volgens Baetens was de opbrengst van de Vlaamse kaapvaart 'maar' 2403600 gulden en hadden ze 154 Franse schepen veroverd. De Zeeuwen 960 en Duinkerkenaars 945. Een duidelijk bewijs dat de kaapvaart in die gebieden op een veel hoger niveau stond. Zij konden duidelijk meer en betere schepen uitrusten dan de

Oostendenaars, zodat ze deze indrukwekkende cijfers konden verzamelen. De Vlaamse kaapvaart lijkt dan ook verwaarloosbaar klein in vergelijking met de anderen.

9. Na de Negenjarige Oorlog

Zoals al eerder werd gezegd, was de periode na de Negenjarige Oorlog niet één van lange vrede. In 1701 was er alweer oorlog. Oorzaak was deze keer een opvolgingskwesitie van de Spaanse troon. Karel II van Spanje had geen goede gezondheid en als hij zou sterven was zijn opvolger Lodewijk 'Le Dauphin', omdat die getrouwd was met de dochter van de Spaanse koning. Lodewijk was de zoon van Lodewijk XIV (Le Dauphin is de kroonprins). Dat was om problemen vragen. Want zo konden Spanje en Frankrijk verenigd worden tot één groot rijk. Engeland en de Verenigde Provinciën wilden ook deze keer geen verstoring van de status-quo in Europa. Met als gevolg weer een oorlog.

De strijd eindigde in 1713 met het verdrag van Utrecht. Filips van Anjou zou koning van Spanje (Filips V) worden maar zijn rechten op de Franse troon afstaan. Hij stond ook veel van zijn overzeese rijk af. De Zuidelijke Nederlanden gingen over in Oostenrijkse handen. Voor de kaapvaart was de korte vrede juist een voordeel. Kapers konden enkel optreden in oorlogstijd, en zo ging ook geen ervaring verloren. Thomas Gournay bijvoorbeeld zou in de Spaanse Successieoorlog nog steeds actief zijn. Een bijkomend voordeel was dat de Oostendse kapers nu konden samenwerken met hun Duinkerke collega's om de rijke Engelse en Nederlandse handelsvloeden te overvallen. Wanneer Oostende in 1706 in handen van de Anglo-Bataven (Engelsen en Nederlanders) valt, moesten ze weer op Franse schepen jagen, en die brachten veel minder op.

De Spaanse Successieoorlog is voor veel auteurs, zoals Magosse en Baetens, ook de laatste waarin de Oostendse kaapvaart nog een rol van betekenis speelt. Dit had verschillende oorzaken:

- de 17de eeuw was een periode van voortdurende conflicten met weinig langdurige vredesverklaringen. Na de Spaanse Successieoorlog breekt een tijd van vrede aan en kaapvaart is alleen mogelijk in tijden van oorlog. Kapers uit Oostende zitten plots zonder werk, dus men gaat terugkeren naar het aloude beroep van de visserij.

- Oostende zat eerst in het Frans-Spaanse kamp, maar na een veertiendaagse belegering valt de stad op 8 juli 1706 in Anglo-Bataafse handen. Oostende moest nu, in plaats van samenwerken met Duinkerke en Nieuwpoort, er tegen vechten. Dat de stad nu niet zo'n lange belegering kende als tijdens het beleg in 1601, komt omdat de stad deze keer geen bevoorrading kreeg van over zee.

- Oostende moet nu overstappen van het beroven van de rijke en relatief makkelijke Hollandse handelsvloot, naar het beroven van hun Duinkerkse collega's. Dit bracht meer risico met zich mee, en minder buit. Kaapvaart werd daardoor minder populair. - Naties beginnen ook eigen oorlogsvloten te bouwen en te onderhouden, er is dus ook geen behoefte meer aan kapers voor de oorlogsvoering.

De continue oorlogssituatie van de 17de eeuw had ervoor gezorgd dat de kaapvaarttraditie in stand was gebleven maar na 1713 was ze in verval. Er was nog maar weinig winst mee te behalen. Aangezien de situatie op de korte afstand er slecht voorstond, begon men verder weg te kijken, meer bepaald naar het Verre Oosten. Het gevolg is dat in 1722 de 'Generale Keyserlijcke Indische Compagnie (GIC) wordt opgericht, ofwel de Oostendse Compagnie. Veel kapers stappen nu over van de kaapvaart naar de koopvaardij op het Verre Oosten.

Wanneer de Oostenrijkse Successieoorlog in 1744 uitbreekt komt de kaapvaart niet meer van de grond omdat de traditie verloren is gegaan. Het efficiënte systeem dat men had uitgewerkt in de vorige eeuw was niet meer te recupereren.

10. Conclusie

We hebben een beeld gekregen van de Negenjarige Oorlog, de omvang van de Oostendse kaapvaart tijdens deze oorlog, wie de kapiteins waren, wat ze hebben opgebracht en wie de reders waren.

Na dit alles, kunnen we tot de conclusie komen dat de Negenjarige Oorlog een turbulente periode was. De afloop was misschien niet onmiddellijk van belang, maar hij vormde wel mee de aanleiding tot de Spaanse Successieoorlog die politiek wel grote gevolgen had. Maritiem markeerde hij ook een draaipunt. Vooral voor de Fransen. Het was ook de laatste keer voor lange tijd dat Frankrijk de Nederlanders en Engelsen openlijk op zee bevocht. Hierna stapten ze over op de kaapvaart en piraterij.

We weten nu ook dat de kaapvaart een goed georganiseerd bedrijf was. De centraliserende politiek van de Bourgondische vorsten, en later de Habsburgse, was erin geslaagd piraterij een juridisch en geldig statuut te geven. Ook in de andere landen was kaapvaart en 'piraterij' een beroep in staatsdienst geworden. Veel auteurs beweren ook dat kaapvaart enkel plaatsvond in marginale gebieden, maar dat kunnen we nu tegenspreken. Frankrijk was maritiem nog nooit zo machtig geweest als tijdens de Negenjarige Oorlog, en toch was het ook een bloeitijd voor de Duinkerkse kapers. Zeeland had ook verschillende kapers en toch was de leidende rol van de Verenigde Provinciën op maritiem vlak nog niet helemaal ten einde.

Oostende lag weliswaar strategisch maar was uiteindelijk niet zo'n grote haven. De opbrengsten tonen dat er niet zoveel winst werd gemaakt, investeringen in kaapvaart waren dus erg zeldzaam en meestal afkomstig van het Oostendse rederskorps. Zeeland en Duinkerke hadden een groter rederskorps en trokken ook investeringen aan van buiten de stad of het gebied zelf. Vandaar dat ze ook grotere schepen konden uitrusten, en grotere buit konden binnenhalen.

Uit de vergelijkingen met Duinkerke en Zeeland blijkt dat Oostende het zwakke broertje van de drie is. De kaapvaart tijdens de Negenjarige Oorlog heeft Oostende niet op de kaart gezet, het bleef eigenlijk een ordinaire vissershaven. Dat de meeste bemanning 'Vlaams'

klinkt, kan een bewijs zijn voor het marginale karakter die de kaapvaart eigenlijk had, hoe goed betaald het ook was.

Op militair vlak zal ze ook wel geen potten hebben gebroken maar we weten nu dat kaapvaart een privaat bedrijf is, gericht op winst maken. Dus het militaire aspect speelt geen zo'n grote rol, in Duinkerke zal dat misschien anders zijn geweest, omdat de koning zijn oorlogsschepen ter beschikking stelde.

Als de Spaanse Successieoorlog de laatste stuiptrekking was, en de 80-jarige Oorlog het hoogtepunt, kunnen we misschien stellen dat de Negenjarige oorlog een 'gemiddeld' beeld geeft van de Oostendse kaapvaart. Geen recordbedragen meer, maar ook geen slechte cijfers. Het hoeven niet altijd de extremen te zijn die bestudeerd moeten worden.

11. Bibliografie

Onuitgegeven bronnen:

Bewaard in het rijksarchief onder de benaming 'conseils et sièges d'amirauté', onder inventaris van Jacques Bolsée (1932) en het toegangsnummer T 094.

Van het archief werden volgende bundels geconsulteerd:

- Bundel 535: organisatie, reglementen en algemeenheden
- Bundel 559: Patentboeken van augustus 1677 tot september 1691
- Bundel 560: Patentboeken van oktober 1691 tot augustus 1699
- Bundel 591: Inventaris Prijzen: 1691-1746
- Bundel 655: Boordjournaals 1675-1692 Bundel 656: Boordjournaals 1693-1697
- Bundels 670-751: Prijzendossiers 1689-1697
- Bundel 832-852: Burgerlijke procesdossiers 1688-1697 Literatuur:

Beatens R., Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Regime: Het Voorbeeld van Oostende, In: Mededelingen van de Marine Academie van België, jrg. 23, 1973-74, pag. 47-62

Baetens R., Organisatie en resultaten van de Vlaamse kaapvaart in de 17de eeuw, In: Mededelingen van de Marine Academie van België, jrg. 21, 1969-70, pag. 89-125

Blom J.C.H.-Lamberts E., Geschiedenis van de Nederlanden, HB uitgeverij, 2003

Bolsée J., Inventaire des archives des conseils et sièges d'amirauté. Brussel, Algemeen Rijksarchief, 1932

Broeze F.J.A., Rederij. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, deel III

Bromley J.S., The Nord Sea in Wartime (1688-1713), In: Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden, deel 92, 1977, pag. 270-299

Brulez W., Scheepvaart in de Zuidelijke Nederlanden. In: Algemene geschiedenis der Nederlanden, deel 6, pag. 123-128

Bruijn J.R., De Admiraliteit van Amsterdam in rustiger jaren (1713-1751), Amsterdam, 1970

Coopman J., Het personeel van de admiraliteit te Oostende en Duinkerke (1634-1692), In: Ostendiana, nr. I, Oostende, 1972, pag. 159-180

Coopman J., Oostendse Huisnamen (1676-1705), In: Ostendiana, nr. II, Oostende, 1975

Childs J., Warfare in the Seventeenth Century. Cassell, 2003.

Cuffez A., De Oostendse Kaper Carel Jonckheere, Leuven, 1985

Debrock W., Francois Carpentier, Oostendse kaper. In: Ostendiana, jrg. 3, 1978. pag. 147- 158

Debrock W., De Kaapvaart op de Belgische Kust. In: Mededelingen van de Marine Academie van België, deel 9, 1955, pag. 241-266

Debrock W., De Oostendse Kapers. Brugge, De Lachende Visch, 1994

Debrock W., Het Vlaamse Kaperschip der 17de eeuw: De Snauw. In: Mededelingen van

de Marine Academie van België, jrg. 11, 1958-1959, pag. 17-33
Debrock W., L'amirauté d'Ostende, Oostende, 1959
Denuce J., De Admiraliteiten van Vlaanderen en Antwerpen, In: Mededelingen van de Marine Academie van België, nr. 1, 1936-37, pag. 49-70
Francke J., Utiliteyt voor de Gemeene Saake, de Zeeuwse Commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688-1697, Leiden, 2001
Kinross, John., The Boyne and Aughrim: The War of the Two Kings. The Windrush Press, 1998
Lynn J.A., The Wars of Louis XIV, London, 1999
Malo H., Les Corsaires Dunkerquois et Jean Bart, Deel I, Parijs, 1913-14
Magosse R., Al die willen te kap'ren varen: de Oostendse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog (1702-1713), Oostendse Historische Publicaties, Oostende, 1999
Roger N.A.M., The Command of the Ocean: A Naval History of Britain 1649-1815, Penguin Group, 2006.
Stradling R. A., Armada of Flanders: Maritime Policy and European War, 1568-1668, Cambridge, 1995
Van Vliet A.P., The Influence of Dunkirk Privateering on the North Sea (herring) fishery during the years 1580-1650. In: The North Sea and Culture. Hilversum, 1996, Pag. 150-165
Verhees-Van Meer J. TH. H., De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog, 1703-1713. Werken uitgegeven door het Koninklijk Zeeuws genootschap der Wetenschappen, deel 3, Middelburg, 1986.
Villiers P., Les corsairs du littoral: Dunkerque, Calais, Boulogne de Phillippe II á Louis XIV (1568-1713), de la guerre de 80 ans à la guerre de succession d'Espagne. Villeneuve d'Ascq. : Presses universitaires du Septentrion, 2000.
Villiers P., Marine Royale, Corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV de Louis XVI, Paris, 1991
Wolf, John B., Louis XIV. Panther Books, 1970.

Inséré 15/08/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 15/09/18

Dazzle-Painted Ships of World War I

BOOK REVIEW by : Frank NEYTS

Coastal Shipping Publications recently published "**Dazzle-Painted Ships of World War I**", written by **Glyn L. Evans**.

Against a background of the ruthless U-boat menace, famous artist Lieutenant N. Wilkinson RNVR put his Dazzle Paint Scheme to the Admiralty in April 1917. In this long overdue book Glyn L Evans reveals the process that led to the introduction of Dazzle painting, how and by whom the ships were painted, and the international reaction to them. From the Mauretania at just over 31,000 grt to liners, merchant ships and coasters at 500 tons gross, artists had at their disposal the largest canvas of their careers to work on. Politics, art and war each play a part in this non-fiction account of the extraordinary Dazzle-Painted Ships of World War I. Glyn L. Evans was born in Birkenhead in 1944 and began a lifelong interest in ships and shipping spending his childhood around the docks and waterfront of the River Mersey. Now living in Kent, he maintains his interest in all things maritime

through membership of various societies, including Friends of the Royal Society of Marine Artists, the Seven Seas Club, the Liverpool Nautical Research Society, and the Honourable Company of Master Mariners. "Dazzle-Painted Ships of World War I" (ISBN 978-1-902953-73-1) is a softback book, small size, of 76 pages, lavishly illustrated. The price is £9.95 plus £1.75 European postage. Ordering via the bookshop, or directly via the publisher, Coastal Shipping, 400 Nore Road, Portishead, Bristol BS20 8EZ, UK. Tel/Fax: +44(0)1275.846178, www.coastalshipping.co.uk, e-mail: Bernard@coastalshipping.co.uk.

Inséré 17/08/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 17/09/18

Cold Conditions Call For Extraordinary Measures For Ships, Equipment And Crew

Canada and other areas close to the Arctic are currently experiencing extremely low temperatures, and owners calling at ports in these areas are obliged to prepare accordingly. This includes paying particular attention to safety and navigation-related equipment which may be damaged or impeded from working properly under such conditions. This PSC news summarizes the most important measures to be assessed for cold climate navigation.

Relevant for ship owners and managers.

To maintain a safe vessel, and to avoid PSC detentions, particular attention should be paid to the following measures when trading in cold climates – especially relevant for Canadian waters: According to SOLAS II-2, the fire-extinguishing appliances shall be readily available.

- The ISM code requires new risk assessments for several situations: In addition to identifying the potential additional hazards when entering areas with low temperatures, ISM A 10.3 requires the company to identify equipment and technical systems where the sudden operational failure may result in hazardous situations. The SMS (Safety Management System) shall provide for specific measures aimed at promoting the reliability of such equipment or systems. These measures should include the regular testing of stand-by arrangements and equipment or technical systems that are not in continuous use. ISM A 8.3 requires the SMS to provide for measures which ensure the company's organization can respond at any time to hazards, accidents and emergency situations involving its ships. Additionally, local authorities might publish national regulations. For example, Canadian regulations require that all vessels navigating in ice be equipped with a system to prevent icing and choking of sea chests and to maintain an essential cooling water supply to be prepared for icing/blockage that could occur anytime between December and March. Although this regulation seems related to seawater cooling types of main and auxiliary engines only, the same specifies that proper and ship-specific ISM procedures for navigation in cold weather climates must be in place and strictly followed and understood by all officers and crew members.

"Canadian Marine Machinery Regulations – SOR/90-264" contains pre-arrival information concerning ships operating in ice-covered waters and includes a "Marine Safety Guide checklist for operations in ice-infested waters" (see appendix), which requires that life-saving and firefighting equipment be ice-free and available at all times. Please be aware that DNV GL rules for classification offer several class notations regarding operations in cold climate (different ice classes for light ice, winterized and polar ice class for operation

in polar areas). These notations specify requirements for hull strength, machinery systems and equipment, and include the relevant procedural requirements applicable to ships operating in these climates.

Recommendations

Relevant measures to be assessed for navigation in cold climate conditions:

- Perform risk assessments to analyze the ship's current preparedness for operation in low temperatures
- Use checklist provided by Transport Canada (link below)
- Prepare the vessel and initiate mitigation actions to ensure smooth operations of all equipment, e.g. additional portable heater, portable units for de-icing
- DNV GL Winterized notation and IMO Polar both define minimum requirements to the equipment and crew to protect against adverse conditions

Source: DNV GL

Inséré 18/08/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 18/09/18

EDR en Bolckmans werken in bouwteam aan nieuwe scheepswerf

Het scheepsreparatie- en onderhoudsbedrijf Engine Deck Repair (EDR) in de haven van Antwerpen is bezig met een groots bouwproject. Het gaat over een nieuwe scheepswerf met een totale oppervlakte van 40 ha die wordt voorzien van zes droge dokken met meer dan 2.000 lopende meter aan herstelkaaien. Ook de grootste containerschepen zullen hier terecht kunnen voor alle denkbare reparatie- en onderhoudsprojecten. De huidige ontwikkeling zal EDR toelaten haar industriële activiteiten verder uit te breiden en haar positie van grootste scheepshersteller van België te behouden.

Complex bouwproject

Het bouwproject wordt geleid door Bolckmans uit Hoogstraten en verloopt in verschillende fases. Momenteel wordt een bestaande hal van 9.000 m² geheel gerenoveerd volgens de huidige normen en met behoud van het initiële karakter zodat de oude staalstructuur zichtbaar blijft. Weldra wordt de tweede fase aangevat. Verschillende nieuwe gebouwen zullen worden gerealiseerd voor de logistieke activiteiten van EDR alsook een modern kantoorgebouw met zicht op de dokken.

Stijn Van Doninck, general manager EDR: "De complexiteit van ons project maakt dat wij een uiterst betrouwbare en professionele partner nodig hadden voor de realisatie ervan. Zowel renovatie als nieuwbouw maken deel uit van het project waarin complexe technieken zoals rolbruggen, compartimentering voor geklasseerde producten, vloeren die extreem hoge belastingen moeten aankunnen en andere, vervat zitten. De huidige samenwerking bevestigt dat wij deze bouwpartner gevonden hebben in Bolckmans. De specifieke inbreng van de verschillende partijen is cruciaal voor de verdere realisatie en het succes van ons project."

Werken in bouwteam

“Als aannemer zijn wij gespecialiseerd in ‘turn key’ projecten in de industriële sector. Wij hebben een uitgebreide ervaring met het werken in bouwteamverband. Deze werkwijze in combinatie met onze expertise in industriebouw garandeert de kortst mogelijke uitvoeringsperiode, volledige inspraak van alle partijen en de meest optimale technische oplossingen. Dit alles binnen het vooropgesteld budget”, zegt Bart van Zundert, commercieel manager Bolckmans.



Inséré 19/08/18 DOSSIER Enlevé 19/09/18

Drones, crawlers and cleaners vie for afloat repairs

Afloat repair and maintenance initiatives highlighted.

Although there are established players in the market, such as Hydrex and the hull and propeller cleaning and polishing concerns, others have come up with ideas aimed at cutting costs.

For example, Norwegian technology company - Blueye Pioneer- has developed a low-cost underwater drone to allow shipowners, shipboard crew and shipyards to perform hull inspections without the need for divers or expensive ROVs.

The Blueye Pioneer underwater drone was developed by Trondheim-based Blueye Robotics, a company which was born out of the Norwegian University of Science and Technology's Centre for Autonomous Marine Operations and Systems (NTNU AMOS).



A diverse new inspection vehicle was launched by Deep Trekker (see page 31).

Outside of drydocking periods, inspections below the waterline are normally carried out by divers or ROVs. While using divers is inefficient and represents significant HSE risks, ROVs have traditionally been very costly and required extensive training – and in most cases an external operator – to manage.

“We are providing vessels crews with an industrial drone that can be operated by anyone capable of using a smartphone or a tablet PC. Perhaps just as important is that it is priced reasonably at approximately \$4-5,000 per drone system. This will allow for several drones on board to make inspections even quicker, which in turn means higher operational reliability and uptime for the vessel,” said Erik Dyrkoren, Blueye Robotics CEO.

Vessel hulls regularly require both ad-hoc and periodic inspections during transit and when entering ports. For example to check the vessel’s structural integrity, inlets and discharge valves, rudder, propeller, coating levels and possible corrosion. Eyes under the waterline are also required to check the hull for explosives and smuggling of contraband.

Blueye Pioneer’s underwater drone was developed by subsea experts experienced in harsh Norwegian offshore conditions. It is designed to satisfy industrial reliability requirements for underwater operations, but with a user-friendliness normally associated with consumer technology products, the company claimed.



The drone is equipped with powerful thrusters that allows it to operate in heavy currents and dive to 150 m water depth. Live video is transmitted via a thin umbilical cable to the surface and thereafter wirelessly to the user, who may either be located on board a vessel or ashore.

It is compact (45 cm x 25 cm x 35 cm) and weighs only seven kilos.

"By providing vessel owners and their crew with easy and cost-efficient access to what is below the waterline, we also give them the opportunity to address potential hull issues

before they become a problem. Combined with lower than usual capex, we believe this drone can make hull inspections more frequent and less problematic," Dyrkoren added.

Remaining in Norway, a diverse new inspection vehicle was launched at Nor-Shipping 2017. The patented Canadian Deep Trekker DT640 utility crawler is the first three-wheeled vehicle of its kind, the company claimed.

Equipped with an HD camera, magnetic wheels and a multitude of application specific add-ons; the utility crawler can perform an array of tasks, making it incredibly versatile and easy to deploy at a moment's notice

Designed by Deep Trekker, the crawler is submersible to 50 m and houses its own on board batteries, making deployment easy and quick for tasks, such as contraband inspections and testing hull integrity or thickness.

Magnetic wheels and various add-ons permit diverse applications, such as scraping away marine growth or power washing the hull or examining for invasive species while in port.

Hull Inspection: With magnetic wheels, the DT640 Utility MagCrawler can crawl along vertical angles to inspect the integrity of ship's hulls even underwater. Instead of drydocking or returning to shore, crew can immediately inspect the hull if they fear something is wrong, via the live video on the handheld controller.

Hull Security Check: When entering ports, authorities or crew can quickly check areas of interest for contraband, invasive species or security threats.

Remote Pressure Washing: Outfit the crawler with a pressure washer to remove dirt, debris, rust scale and more all from piloting with the hand held controller.

Removing Marine Growth: The dozer attachment is designed to remove hard marine growth by scraping surfaces with 50 lbs of force.

Thickness Testing: The MagCrawler can determine the thickness of metal on corroded and coated structure by mounting a thickness gauge probe on its arm. The magnets give the crawler the ability to travel in almost any direction on ferrous metal surfaces.

"Deep Trekker continues to innovate to provide the easiest to use and most portable inspection technologies, without compromising durability or capabilities," said Sam Macdonald, Deep Trekker President. "The new DT640 Utility Crawler product line has been developed by listening to the needs of the industry and our customers."

Deep Trekker was founded in 2010 to create portable, affordable, and easy to use underwater inspection tools. The company is based in Ontario, Canada, with engineering and manufacturing undertaken in house.

Based on a clean sheet design, the first product, the DTG2 ROV was introduced in limited run in August, 2011. Following its success, the company launched the DTX2 ROV in 2015. In 2016, the company expanded the municipalities market by launching a submersible pipe crawler system, based on the same principles of the ROV systems.

Meanwhile, Fleet Cleaner recently introduced its ship hull cleaning service in every Dutch port.

The extended availability was tested with the hull cleaning of the 'Chiquita België' in Vlissingen.

The vessel was cleaned during loading and unloading at the terminal, so that the shipping company experienced no downtime from the hull cleaning activities. This saves significant time compared to alternative cleaning methods with divers, where the ship has to be anchored outside ports, thus resulting in extra costs, the company claimed.

Added to the extended availability of the service, Fleet Cleaner also co-operates with various sub-contractors to offer other hull maintenance services. The hull cleaning services can now be combined with propeller polishing, which reduces fuel consumption, as well as class certified under water inspection by divers in order to extend drydocking.

This enables the Fleet Cleaner installation to clean any ship, in any Dutch port, during any cargo handling operation, the company said.

Inséré 21/08/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 21/09/18

Record volume at Antwerp port sends delay warning

By : Greg Knowler, Senior Europe Editor

It is another bad news, good news statistic for Antwerp (above) and Rotterdam. The bad: an intermodal operator has warned that barge congestion is already causing delays of up to 36 hours at Antwerp and 72 hours at Rotterdam. The good: container volume growth continues to shine.

The Port of Antwerp is fast reaching its maximum capacity as record growth in volume continues to flood into North Europe's hub ports, an ominous sign for shippers already struggling with often lengthy delays in shifting containers from deepsea terminals to inland destinations. Europe's No. 2 port of Antwerp saw container throughput soar 8.2 percent to 5.57 million TEU in the first six months of the year compared with 2017, while the region's busiest port of Rotterdam reported a 6.2 percent increase in first half volume to 7 million TEU. Both ports recorded record volume in May, and in the first quarter Rotterdam actually grew its market share compared with other Northern Range ports from 30.9 percent to 31.2 percent. But the growing volume entering Europe via the north and Mediterranean ports in the south has been placing the intermodal network under increasing pressure, with barge congestion, road bottlenecks, and rail delays experienced at many points. With Antwerp approaching its maximum capacity, those shipper frustrations could become even more acute. Port Authority CEO Jacques Vandermeiren said the strong performance of

Antwerp was good news for the Belgian economy in general and the volume figures confirmed the port's attractiveness to shippers. But he issued a stark warning, saying that the figures also confirm forecasts that the port will soon reach its maximum container capacity. "During the past period we have well exceeded the optimum utilization level for the terminals below the locks, which can have a negative impact on efficiency. We will therefore continue to emphasize the importance of having additional and commercially useful container capacity below the locks," he said. A growing consequence of the flood of containers is barge congestion that also affects the port of Rotterdam. Both ports have a wide network of waterways that enable containers to be moved inland at a lower cost than the road or rail alternatives. About 25 percent of the arriving in each port are transported from the deepsea terminals to inland terminals by barge, but the huge number of barge operators is clogging the system. Thijs van den Heuvel, operations director for Combi Terminal Twente, an inland terminal in the Netherlands that handles about 330,000 TEU a year, said the eight deepsea terminals at Rotterdam had several operators and 600 barges with 150 different owners. The many deepsea and inland terminals have the effect of fragmenting container volume on both sides and adding to the incredible layer of complexity involved in managing the barge transport. Both Rotterdam and Antwerp have implemented initiatives to try to get on top of the barge congestion that intermodal operator Contargo said was currently resulting in delays of up to 36 hours at Antwerp and 72 hours at Rotterdam. To tackle the problem, each of the deepsea terminals in Antwerp will make a certain number of dedicated barge berths available with dedicated barge gangs to handle the volume. Barges will have central planning to manage schedules, with the three large terminals (PSA, MPET, and DP World) carrying out a large-scale trial to deal with barge scheduling on a portwide basis, which is aimed at simplifying and streamlining the entire scheduling process for all parties. A pilot project will be tested from September onward, and if the results are positive it will be continued. Antwerp's deepsea terminals will also not handle barges with fewer than 30 moves in a trial period that begins in October. The idea is to set up consolidation centers away from the port at inland terminals, and the Port of Antwerp has pledged to offer financial support at the inland terminals where that consolidation takes place. Rotterdam is working on the planning tool Nextlogic, which should be operational by the end of the year and will allow barges to input information on terminals they need to call at and the number of containers to be picked up, and terminals to enter the capacity they have available to handle barges. The planning tool will direct barges in a particular order in real time so when there is a delay, the barge calls will be rerouted or rescheduled. Rotterdam is also investing €175 million (\$205 million) in an internal road system, or container exchange route, that will connect the five deepsea terminals at the Maasvlakte area. It means containers moving between the terminals will not need to move outside the gate requiring customs documentation, so if a barge has to pick up one or two TEU from a terminal, the containers can be transported by the internal road to an area where bundling of the volume could take place. Consolidating barge volume is crucial to cutting down the port traffic and reducing bottlenecks. Fewer but larger barges with point-to-point connections will call at one terminal with maybe 100 to 200 TEU, meaning fewer small exchanges and fewer vessels to manage. But increasing capacity at the major ports without building additional capacity downstream at inland terminals will not solve the problem, and Antwerp's port alderman Marc Van Peel echoed the comments of the CEO in calling for greater focus on this area. "Creating additional commercially useful container capacity below the locks is a first step for us in the further development of the port," he said. "Everybody stands to gain from a solution that will enable us to achieve the desired sustainable growth for our port."

Inséré 23/08/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 23/09/18

“Mosselen”

BOEKBESPREKING door : Frank NEYTS

Traditioneel staat de maand juli voor het begin van het nieuwe mosselseizoen. De Nederlanders kweken ze, de Vlamingen eten ze. Een gepast tijdstip om een prachtig culinair mosselboek voor te stellen. Mosselen. Vlamingen eten ze liefst met brood, Nederlanders graag met frietjes. Maar je kunt zo veel meer met de schelpdiertjes. Piet Devriendt, mosselchef van restaurant Oesterput in Blankenberge aan de Belgische kust, selecteerde nieuwe, verfrissende, bekende en minder bekende recepten met de mossel in de hoofdrol. Gekookt, gebakken, in de wok of rauw, je kunt er alle kanten mee op. Mosselen zijn niet alleen heel lekker, ze zijn ook nog eens gezond. Ze bevatten eiwitten, mineralen, vitamines en nauwelijks vet. En met dit boek heb je meer dan vijftig manieren om het kleine zeediertje klaar te maken. Aan de hand van schitterende foto's legt Piet Devriendt, de auteur, de recepten stap voor stap uit, zodat ook een niet-geofende kok lekkere mosselgerechten op tafel kan toveren. Piet Devriendt baat samen met zijn ex-vrouw Caroline en hun twee zonen sinds 1986 restaurant Oesterput in Blankenberge uit. Zij zijn de vierde generatie, want Piets overgrootvader startte al in 1885 met een groothandel in schaaldieren. Piet is een gerenommeerde chef, die zijn mosselen zelfs al op het outdoor dance-event Tomorrowland en in Dubai mocht klaarmaken.

“Mosselen” (ISBN 9 789048 835478) telt 175 pagina's, werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 24.99 euro, exclusief verzendingskosten. Het is een uitgave van Carrera Culinair. (www.carreraculinair.nl). Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de auteur Piet Devriendt, NV Oesterpark Devriendt, Wenduinsesteenweg 16, B 8370 Blankenberge, België. E-mail: oesterpark@skynet.be, Tel. +32 (0) 50 41 10.35.

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

Force Majeure?

Another article in a series on legal matters, supplied by C Demurrage, a London arbitration award considered common force majeure wording.

The arbitrators rejected an attempt to turn amended safe berth provisions into a 'reachable on arrival' warranty. Some think force majeure exists as a settled and distinct part of English law, which can be used to avoid difficulty when external factors impede or prevent contract performance, with a vague and indefinable tradition as part of its attraction.

However, force majeure is not an English legal concept. It is simply a label for something, or more usually one or more of various things, which the parties have agreed will excuse performance or lessen liability. It is a creature of contract, and its application depends on whether the events come within its precise terms. 'London Arbitration 23/17 [(2017) 986 LMLN 1]' is a good example of this.

Under a recap with amended BPVOY3 terms, a vessel's berthing was delayed for eight days because a loading hose on the previous vessel (X) had ruptured, causing a spill for which the authorities had arrested the vessel.

Charterers cited clause 21, headed 'Laytime/Demurrage Force Majeure' and halving demurrage for delays arising from, among other things - "... breakdown or failure of equipment, plant or machinery in or about ports or places of loading ... or arrest or restraint of princes, rulers or peoples ... provided always that the cause of the delay(s) was not within the reasonable control of Charterers or ... their ... servants or agents ...".

Owners argued that the delay was due to an oil spill from X, and that the clause did not cover those, or resulting suspension of loading or shippers' inability to provide cargo for X or any other vessel.

The Tribunal agreed, though the effect of that is not clear, and anyway charterers' success would depend on their identifying a provision that applied, not on owners listing some that did not.

Charterers could not persuade the Tribunal to attribute the delay to "breakdown or failure of equipment, plant or machinery in or about ports or places of loading". This was because the hose could have been replaced before the arrival of the subject vessel, and was thus perhaps on a causation basis, rather than because loading hose rupture falls outside this wording. It may have been argued, also, that while the rupture caused the spill, the resulting arrest caused the delay.

On that issue owners urged that (i) arrest did not refer to some other vessel, but applied only to that under the subject fixture, and it must also be (ii) forcible interference and (iii) of state origin - not merely court action - and alternatively (iv) the arrest was during the loading of X, for which charterers were responsible, so it was within their reasonable control.

The Tribunal rejected (ii) and (iii) as neither required by the wording nor supported by authority. As to (i), this could include another vessel whose arrest delayed the relevant one, but the arrest must not be caused by an event for which the charterers were responsible, which in this case was the loading of X.

Citing a prior decision where the charterers (as FOB chain buyers) were held responsible for the terminal operators' default, owners here established that as charterers were responsible* for the loading of X they could not rely on the clause.

By such a clause charterers confirm that on arrival the vessel can reach the relevant place. As cited in this Award, an example is clause 9 of Part II of Asbatankvoy - "The vessel shall load and discharge at any safe place or wharf, or alongside vessels or lighters reachable on her arrival."

Many fixtures contain familiar wording by which charterers can order the vessel to loading and discharging locations, and generally limiting any 'safe port' warranty. Here a recap amendment, as set below in italics, referred to charterers exercising due diligence, as regards any such place, "to ascertain that the Vessel can always proceed thereto lie safely afloat and depart"

Owners had further argued that these changes meant that the vessel had to be able to reach the berth, so charterers were liable for the delay, as she could not. The Tribunal rejected that. It was simply part of charterers' safety obligations, and did not create a reachable on arrival provision.

TankerOperator

Inséré 25/08/18 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 25/09/18

LE CUIRASSÉ HUASCAR

Le cuirassé "HUASCAR", d'abord péruvien et ensuite chilien. La terreur du Pacifique-Sud". (1865 -)

EVOLUTION DE LA GUERRE SUR MER

Dans les années 1860 et suivantes, la guerre navale a bien évolué depuis l'époque de l'amiral Nelson. Depuis la bataille de Trafalgar en Espagne en 1805, on n'a plus vu de grandes escadres se mesurer en haute mer. Les batailles navales sont devenues le plus souvent des combats singuliers.

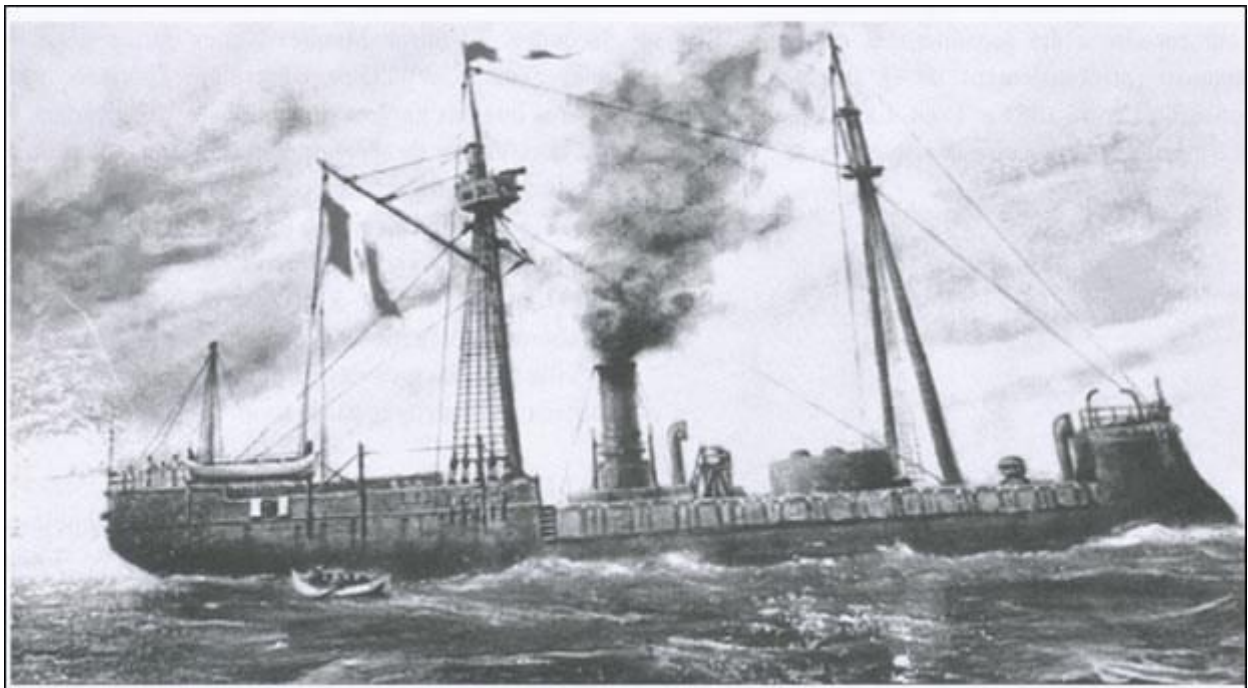
Le bâtiment de ligne en bois et mu à la voile, armé de 60 à 100 canons à âme lisse, a connu ses heures de gloire du 17^e siècle jusqu'aux années 1860.

Un survivant de cette glorieuse époque est toujours à flot aujourd'hui : il s'agit du "Victory" de l'amiral Nelson, ancré à Portsmouth, en Angleterre.

La tendance de l'époque qui nous intéresse est à la grosse frégate cuirassée. En 1860, les Britanniques lancent le "Warrior". Une grande nouveauté : la coque n'est plus en bois. Elle est en fer. Mais le "Warrior" n'aura jamais l'occasion de faire ses preuves au combat. Devenu lui aussi un musée, il est, comme le "Victory", également ancré à Portsmouth.

L'artillerie est toujours répartie en deux batteries sur les flancs du bâtiment. La nouveauté consiste en l'adjonction d'une ou de deux tourelles cuirassées, pivotant à 360° et abritant deux pièces de très gros calibre, le plus fréquemment des canons rayés anglais. Sans oublier un blindage renforcé du pont, de la coque et des batteries d'artillerie.

La voile, quoique toujours présente, sera de moins en moins utilisée. En effet, les navires sont maintenant propulsés par une ou deux hélices actionnées par des moteurs à vapeur utilisant comme combustible de grandes masses de charbon.



GUERRE DES ILES CHINCHAS CONTRE L'ESPAGNE 1864-1866

A l'aube des années 1860, la reine Isabelle II d'Espagne envisage de récupérer certaines anciennes colonies d'Amérique du Sud. Elle semble avoir les moyens de sa politique, car sa marine de guerre est alors considérée comme la quatrième plus puissante au monde ! C'est ainsi que, le 10 août 1862, une escadre quitte Cadix à destination du Pacifique-sud. Elle est commandée par l'amiral Luis Hernandez Pinzon. Il a reçu mission d'impressionner les sud-américains.

En avril 1863, l'escadre fait escale à Valparaiso, Chili et en juillet à Callao, Pérou. Tout se passe bien. Mais le 4 août 1863 à Talambo, Pérou, un colon espagnol est tué dans une rixe. Voilà qui tombe à merveille !

Le 13 novembre 1863, après une visite à San Francisco, Californie, Etats-Unis, la flotte est de retour aux large des côtes du Pérou, avec des intentions moins amicales. Le 14 avril 1864, les Espagnols s'emparent sans coup férir des Iles Chinchas. Les Iles Chinchas appartiennent au Pérou. Elles sont situées à 21 km en face de la ville de Pisco. Les Espagnols mettent ensuite en place le blocus des principaux ports péruviens.

Leur escadre a été sensiblement renforcée. Elle se compose principalement de 7 frégates modernes construites entre 1861 et 1864. Le vaisseau amiral est la frégate cuirassée "Numancia".

Ce superbe bâtiment a été construit en France en 1864. Il est considéré comme un des navires les plus puissants de l'époque.

Le 24 septembre 1865, la côte chilienne est à son tour mise sous blocus. Le lendemain, le Chili déclare la guerre à l'Espagne.

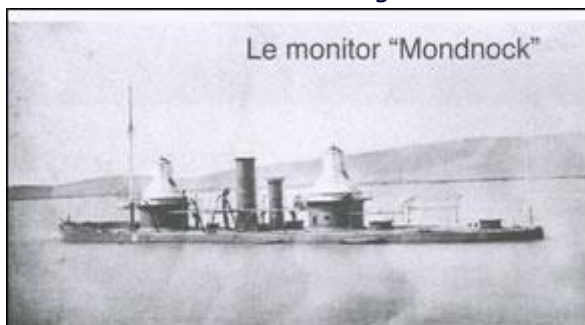
Entre-temps, l'escadre est passée aux ordres de l'énergique amiral Casto Mendez Nunez.

Le 14 janvier 1866, le Pérou déclare à son tour la guerre à l'Espagne, suivi le 30 janvier par l'Équateur. Le 6 mars 1866, le vapeur chilien "Paquete del Maule" est capturé par une frégate espagnole dans le golfe d'Arauco, Chili. De facto, le vapeur chilien devient espagnol. Les 126 hommes à bord sont évidemment faits prisonniers. Certains d'entre eux devaient compléter l'équipage d'un certain cuirassé péruvien "Huascar" à l'escale à Montevideo, Uruguay.

Le 22 mars 1866, la Bolivie rejoint les coalisés. Equateur et Bolivie ne possèdent pas de force navale. Pérou et Chili disposent ensemble de 2 frégates et 1 corvette datant déjà de 1851 et 1854 et de deux monitors récents de 1865. C'est très léger face aux Espagnols !

VALPARAISO - 31 MARS 1866

Depuis le 25 septembre 1864, le port de Valparaiso, Chili, a été mis sous blocus. Important port de commerce, il n'est cependant protégé d'aucune L'escadre du Pacifique Sud de la Marine des Etats-Unis est également au mouillage à Valparaiso.



Le monitor "Mondnock" et la frégate "Tuscarora" en font partie. L'escadre américaine est commandée par l'amiral John Rodgers. Ce dernier envisage très sérieusement d'attaquer la puissante escadre espagnole. Laquelle est d'ailleurs prête à en découdre. L'amiral Mendez-Nunez lance alors la célèbre citation: "l'Espagne préfère l'honneur sans navires que des navires sans honneur". Cependant, la très dure guerre de sécession américaine venant de se terminer en 1865, le secrétaire d'état Seward ne tient pas se mettre sur le dos une guerre avec l'Espagne.

L'affrontement n'aura pas lieu.

Le 31 mars, pendant 3 heures, la flotte espagnole bombarde impunément Valparaiso sans défense.

La ville subit de gros dégâts et 33 bateaux marchands chiliens sont envoyés par le fond.

CALLAO 2 MAI 1866

Le 25 avril 1866, l'imposante escadre espagnole se trouve au large de Callao, avant-port de Lima, capitale du Pérou. A la différence de Valparaiso, Callao est solidement fortifié et protégé notamment par le fort "Real Felipe".

On remarque particulièrement un canon "Blakely" de 280 mm, baptisé "le Canon du Peuple". Payée par souscription publique, l'impressionnante pièce d'artillerie est la gloire nationale du Pérou. Les défenseurs disposent aussi de 4 canons "Armstrong" de 254 mm montés dans deux tourelles blindées et du cuirassé "Loa", "relooké" en 1864.

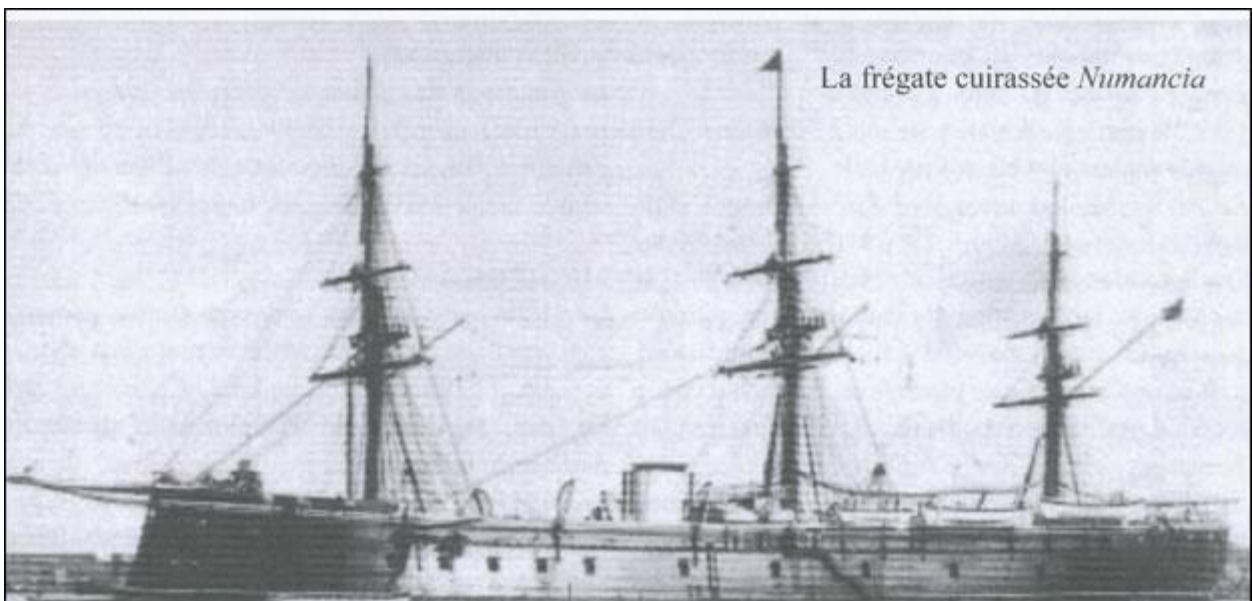


Le 2 mai 1866 Les Espagnols ouvrent le feu à 11h30. Le bombardement se prolonge pendant cinq longues heures. Les batteries côtières et les tourelles blindées sont finalement réduites au silence. Les navires espagnols encaissent aussi de nombreux tirs au but. La frégate cuirassée "Numancia", vaisseau-amiral, est notamment touchée par un tir heureux du cuirassé « Loa». L'Amiral Mendez-Nunez

est sérieusement blessé !

FIN DE LA GUERRE

Callao est le dernier engagement de la guerre. Les Espagnols, confrontés à des problèmes logistiques, n'entrevoient plus d'issue victorieuse au conflit. Le 9 mai 1866, ils se voient contraints de quitter la zone. Les îles Chinchas sont évacuées.



Partie de Cadix le 11 janvier 1865, la « Numancia » est la première frégate cuirassée à effectuer le tour du Monde. Elle rentrera en Espagne, le plus souvent à la voile par mesure d'économie, via Tahiti, Manille, Philippines, l'Indonésie, l'Océan Indien, le Cap de Bonne Espérance, traversera l'Atlantique jusqu'à Montevideo, pour rejoindre finalement Cadix, le 20 septembre 1867, après 32 mois d'absence.

Les hostilités sont terminées. L'armistice ne sera conclu à Washington qu'en 1871. Mais les traités de paix ne seront signés que bien plus tard, entre 1879 et 1885.

ENTREE EN SCENE DU "HUASCAR"

Le cuirassé "Huascar" n'a pas participé à la guerre des Iles Chinchas. Cependant, sa construction en est la conséquence directe.

En effet, le gouvernement péruvien avait anticipé la possibilité d'une guerre contre l'Espagne. Cette guerre devait immanquablement être menée sur mer. Le Pérou estimait donc nécessaire de renforcer sa marine de guerre. Le 4 août 1864, le Pérou passe commande à la société "Laird Brothers" établie à Birkenhead, près de Liverpool, Ecosse, pour la construction d'un croiseur cuirassé.

Le nouveau cuirassé est lancé le 7 octobre 1865. Il est baptisé "HUASCAR", en souvenir de l'avant dernier empereur inca du Pérou qui régna au 16e siècle.

Il n'est pas très grand : il ne mesure que 67 mètres de long. Sa largeur maximale fait 11 mètres et il déplace 1.700 tonnes. Il dispose de quatre chaudières et un moteur à vapeur de 1500 CV. Sa cheminée est télescopique. Il est propulsé par une seule hélice à quatre pales. Sa vitesse maximale atteint 12 noeuds (22 km/h). Il peut embarquer 300 tonnes de charbon, ce qui lui permet une confortable autonomie de 2.333 km à la vitesse de 9 noeuds (17 km/h.)

Son armement principal consiste en deux canons "Armstrong" de 254 mm. Ces deux pièces sont groupées sous une tourelle blindée du type mis au point en Grande-Bretagne en 1859 par le capitaine Cowper Coles de la Royal Navy. Cette tourelle a un diamètre de 6,5 mètres et pivote manuellement sur 360° en 2 minutes. L'artillerie secondaire compte 2 canons de 120 mm et 1 canon de 76 mm.

Une mitrailleuse "Gatling" calibre .45 ou 11 mm est installée dans la mâture. Un éperon cuirassé à la proue complète les éléments offensifs de ce redoutable navire.

La cuirasse du bâtiment est particulièrement soignée : 64 mm de blindage à la poupe et à la proue, 114 mm au centre et 140 mm autour de la tourelle.

L'équipage peut compter de 170 à 200 officiers et marins. Parmi eux figurent un certain nombre d'Anglais.

EN MER

Le 17 janvier 1866, le bâtiment quitte l'Angleterre. Le voyage inaugural ne se déroulera pas sans problèmes !

Le 20 janvier, le navire subit une tempête dans la Manche et le 23, il doit se réfugier dans le port français de Brest. Il y reste bloqué pendant un mois. Le cuirassé est rejoint par une frégate cuirassée également construite en Angleterre pour le compte du Pérou : l'"Independencia". Les relations entre les deux commandants, un chilien et un péruvien, ne seront pas toujours au beau fixe, ce qui n'arrangera rien.

Le 23 février, une tentative de mutinerie éclate. Cinq marins anglais sont blessés par balle.

Le 24 février, le convoi lève l'ancre et entre enfin dans l'Océan Atlantique. Le 28 février, la frégate "Independencia" entre en collision avec le "Huascar". La direction du cuirassé s'en

retrouve faussée. Le 1 avril, parvenu à Rio de Janeiro, Brésil, il doit subir une série de réparations. Le travail dure 5 jours. Lors de cette escale, 12 marins anglais désertent.

Le 29 avril, une nouvelle mutinerie éclate. Un autre marin anglais est blessé.

Le 5 mai, le "Huascar" capture le brigantin espagnol "Manuel" près de Montevideo, sa première action de guerre d'une longue série.

Le 25 mai, il pénètre dans le détroit de Magellan et manque de peu de se trouver nez-à-nez avec la moitié de l'escadre espagnole qui rentre en métropole. Heureusement, à la dernière minute l'amiral Nunez a décidé de doubler le Cap Horn.

Le 29 mai, le "Huascar" subit une nouvelle tempête et perd sa chaloupe à moteur dans l'aventure.

Le 6 juin 1866, il rejoint finalement Ancud au Chili. Son voyage se termine le 11 juin à Valparaiso, Chili, date à laquelle le cuirassé "Huascar" rejoint la flotte combinée péruvo-chilienne. Il arrive cependant un mois trop tard pour participer au conflit.

LE COMMODORE JOHN R TUCKER

A la même époque, le Pérou a recruté le commodore John Randolph Tucker, 54 ans.

John R. Tucker a servi 35 ans dans la marine des Etats-Unis et cinq ans dans la défunte marine confédérée.

Début juillet 1866, Tucker débarque en Amérique du Sud. Il est promu à la tête de la flotte combinée péruvo-chilienne. Il propose un ambitieux plan d'opérations contre les Espagnols à Cuba, à Porto-Rico, aux Philippines et pourquoi pas à Cadix, en Espagne ! La promotion de Tucker n'est guère appréciée par les autochtones. Pas question d'être commandé par un étranger !

Dès le 23 juillet, les officiers péruviens démissionnent en masse, un certain capitaine Michel Grau-Seminario en tête. La fine fleur de la marine du Pérou se retrouve aux arrêts sur l'île de San Lorenzo, au large de Callao.

Le 2 août 1866, une frégate espagnole arraisonne au large de Madère la corvette chilienne "Pumpero".

Le "Pumpero" sera rebaptisé "Tornado" sous pavillon hispanique.

Le grandiose plan d'attaque contre les Espagnols s'en retrouve compromis. Il restera dans les cartons ! Tucker démissionne le 17 mars 1867, conservant cependant le grade de contre-amiral.

MICHEL GRAU

Le 11 février 1867, les ci-devant mutins péruviens sont acquittés et libérés. Mais Michel Grau s'estime cependant déshonoré et démissionne. Le voici civil. En mai, il trouve de l'emploi dans la marine marchande britannique.

Le 26 février 1868, le capitaine Michel Grau reprend finalement du service et reçoit le commandement du cuirassé "Huascar". Il le conservera dans un premier temps jusqu'au 5 août 1876, date à laquelle il prête serment comme député au parlement du Pérou. Le 1 juin 1868, il reçoit en plus le commandement en chef de la marine.

GUERRE CIVILE AU PEROU 1877

Pendant neuf ans, un calme étonnant règne sur le Pérou. Mais cela ne pouvait durer !

En 1877, une guerre civile éclate, dirigée contre le général-président Mariano Prado.

Le 7 mai 1877, dans le port de Callao, un parti rebelle, dirigé par un certain capitaine Luis German Astete, s'empare du cuirassé "Huascar".

Les mécaniciens anglais refusent de collaborer et le navire s'échappe ... à la voile ! Cela commence bien. Le "Huascar" a mission de perturber les communications maritimes du gouvernement. Les 9 et 11 mai, au large de Mollendo, Pérou, le cuirassé rebelle aborde deux vapeurs postaux, dont le "John Eider" appartenant à la firme très britannique "Pacific Steam Navigation Company" de Liverpool. Dès le 11 mai, la flotte péruvienne loyaliste quitte Callao et lance la poursuite vers Iquique.

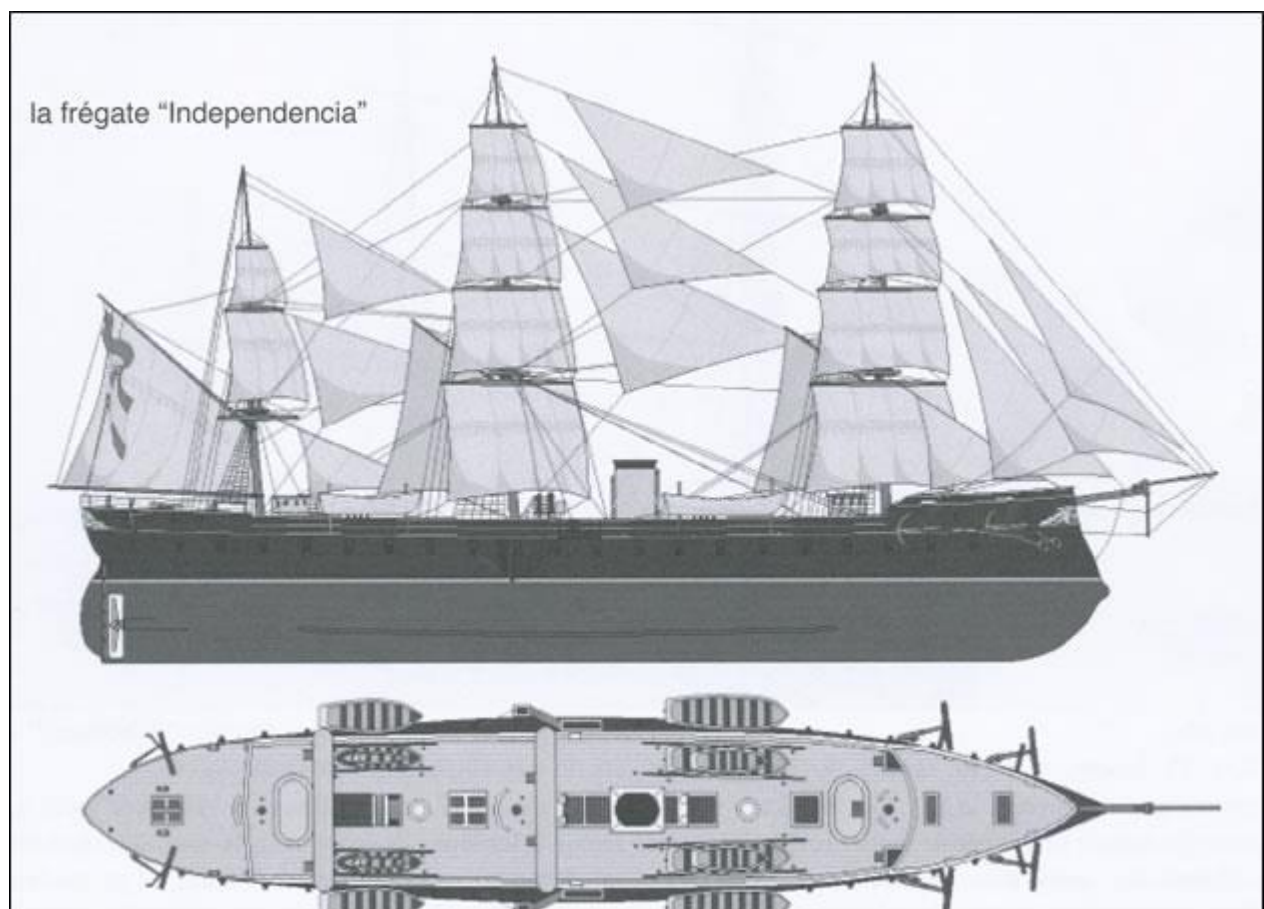
Le 16 mai, le "Huascar" relâche à Antofagasta, Bolivie. Le leader révolutionnaire Nicolas de Pierola monte à bord avec ses partisans.

PISAGUA - 28 MAI 1877

Le 28 mai, Pierola met l'ancre devant Pisagua, Pérou. Il réclame des approvisionnements. Les autorités loyalistes refusent. Couverts par les canons du cuirassé, les hommes de Pierola débarquent. Ils donnent l'assaut et s'emparent de la cité.

PUNTA PICALO, 28 MAI 1877

Ce même 28 mai, l'escadre gouvernementale arrive à hauteur de Pisagua. A 8 miles de la côte s'engage alors le combat de Punta Pichalo. Le 28 mai à 17h25, la frégate "Independencia" engage le cuirassé rebelle à 1.500 m. Pendant 90 minutes, les deux navires se canonent allègrement, sans grands résultats. Les équipages échangent même des coups de fusils. L' "Independencia" perd sa cheminée dans l'aventure, tandis que le "Huascar" ne subit que des dégâts insignifiants. L'obscurité tombe. Le "Huascar" décroche et récupère son détachement à terre.



INTERVENTION DU ROYAUME-UNI

A cette époque troublée, l'escadre britannique du Pacifique se limite à 2 navires : la frégate "Sha" et la corvette "Amethyst".

Début mai 1877, les Anglais relâchent à Callao, Peru. L'amiral Algernon De Horsey y est mis au courant des déboires de ses compatriotes. Londres n'apprécie guère que l'on s'attaque à ses navires marchands.

Le 16 mai, de Callao, De Horsey adresse une missive aux rebelles. Cette note est bien reçue le 19 mai, à Cobija, Bolivie. De Horsey déclare en substance qu'il considère les révolutionnaires comme des pirates. En conséquence de quoi, il envisage de couler leur navire et de les livrer aux gouvernementaux.

L'amiral anglais fait entretemps l'escale à Arica, Pérou. Le 22 mai il reçoit une réponse tout aussi claire d'Astete : Pas question de se rendre.

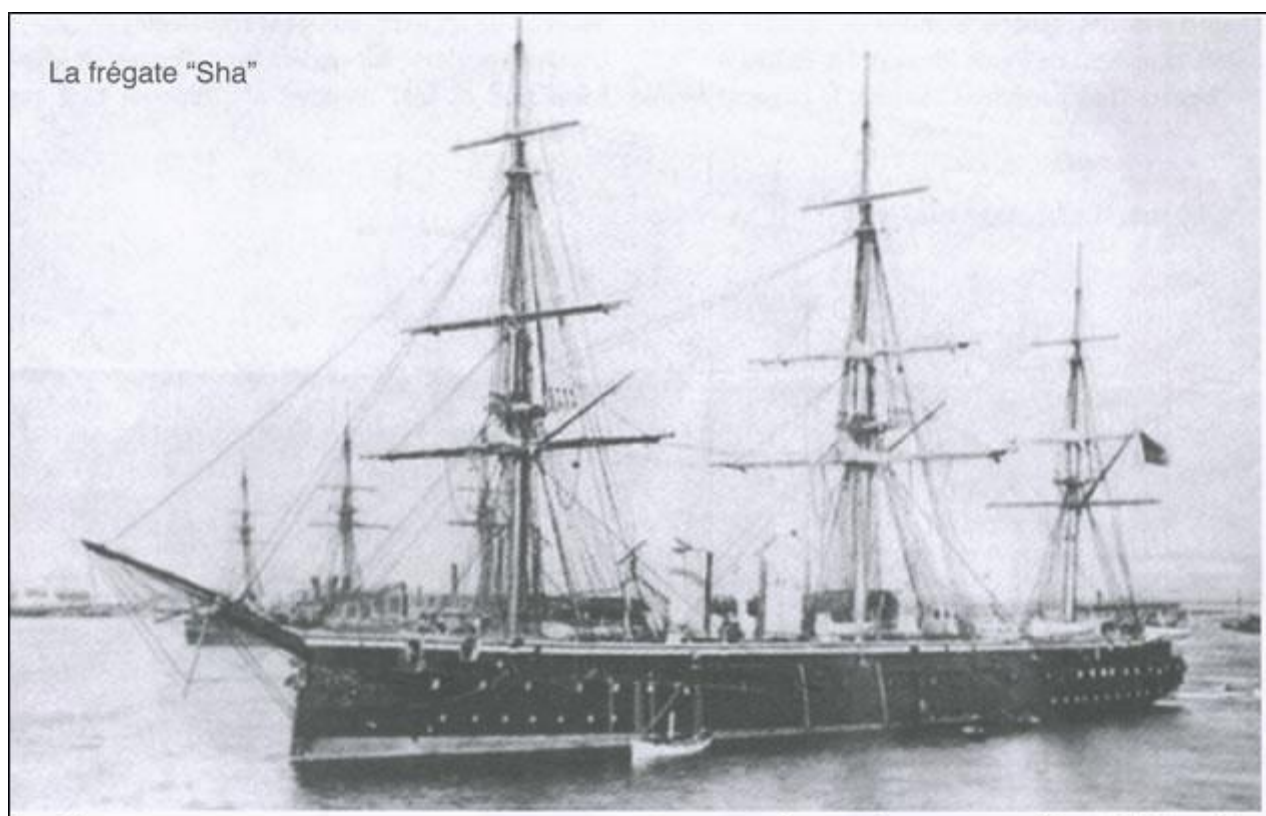
Ce même jour, l'escadre anglaise quitte Arica. La poursuite commence.

PACOCHA

29

MAI

Le 29 mai 1877, à 13 heures, les navires anglais ont rattrapé le cuirassé rebelle au large de Ilo-Pacocha. Les Péruviens vont courageusement relever le défi. Les adversaires sont face à face. La "Royal Navy" aligne donc les deux bâtiments de sa petite escadre.



Il s'agit d'abord de la frégate "Sha", navire fortement armé : 26 canons de 160 à 228 mm, trois canons à tir rapide et 12 mitrailleuses. Ensuite vient la corvette "Amethyst", armée de 14 canons de 160 mm. Bien que datant des années 1873 et 1875, aucun de ces navires n'est cuirassé. C'est malgré tout un assez gros morceau à avaler pour le "Huascar" avec

ses cinq canons et sa mitrailleuse "Gatling". Mais il est bas sur l'eau et offre une cible difficile.

Le commandant du "Huascar" espère bien voir s'échouer les bâtiments ennemis puis les achever avec les deux puissants canons de 254 mm de la tourelle.

Vers 15 heures, à 1.800 mètres de distance, les navires anglais ouvrent le feu. Le "Huascar" riposte avec des canons servis par de jeunes révolutionnaires enthousiastes mais sans expérience. A 16h43, un obus parvient malgré tout à endommager la mâture de l' "Amethyst". Vers 17 heures, à défaut d'artillerie performante, Astete tente à trois reprises d'éperonner les navires ennemis. Les marins anglais sont des professionnels. Ils manoeuvrent vite et bien et évitent le contact. L'éperonnage est un échec.

A 17h13, "Huascar" et "Sha" sont très proches l'un de l'autre. Les Anglais tirent avec leurs mitrailleuses "Gatling", tandis que les Péruviens ripostent à coup de fusils ! Deux minutes plus tard, dans un ultime effort pour couler le rebelle, le « "Shah" tire une torpille "Whitehead", que le "Huasca" parvient à éviter.

A 17h45, la canonnade cesse. L'obscurité met fin à l'engagement. Le "Huascar" en profite pour décrocher.

Les Anglais n'ont pas épargner les munitions ! Le "Shah" a tiré 237 projectiles et l' "Amethyst" 190.

De ce déluge de 427 obus, seuls 60 d'entre eux ont touché leur cible. Mais pas un seul n'a pu percé le blindage du "Huascar".

La "Royal Navy" a été mise en échec par un navire de guerre sud-américain. C'est une grande première.

Autre grande première : une torpille "Whitehead" a été tirée au combat, quoique sans succès.

Le 30 mai 1877, les rebelles et le "Huascar" sont de retour à Iquique. Ils manquent de tout. La situation est devenue intenable. Le lendemain, ils se rendent aux autorités. La révolution est terminée. Pierola parvient à s'éclipser. Il deviendra président du Pérou de 1895 à 1899. Le 1 juin, l'escadre anglaise du Pacifique rejoint la flotte chilienne à Iquique.

Jean Claude Janssens

Inséré 27/08/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 27/09/18

Cruise ship passengers protest after captain skips stops in plague-hit Madagascar

It began with the captain's announcement: the luxury cruise ship would not be stopping in Madagascar, a country troubled by a deadly outbreak of plague. The news came the day after the Costa neoRiviera liner set sail, its passengers expecting to be whisked, over two weeks, to Madagascar's white sand beaches and to the nearby islands of Mauritius, the Seychelles and Reunion. The captain first cancelled one of three Madagascar stops, and later scrapped the other two, including one at the tourist resort of Nosy Be. This left the ship with just three stops – on Mauritius, the Seychelles and Reunion – which especially frustrated passengers from Reunion who had booked the cruise to visit islands other than their own. To compensate for the cancellations, passengers were offered €150 (US\$175), Costa Cruises said in a statement.

This sparked further outrage among the holidaymakers and led one passenger to call the ship a “floating prison” and organise a protest. “Things started heating up; €150 when a major part of the trip is cancelled and a glass of water costs €5?” the passenger, Alain Jan, told Le Parisien. Jan, 53, runs a restaurant on Reunion, a French island east of Madagascar. The cruise departed from that island October 26, at the height of an unusually deadly outbreak of pneumonic plague occurring throughout Madagascar. Experts think the outbreak began in late August, when a 31-year-old man from the eastern city of Toamasina took a trip inland to Ankazobe, where the plague lives in rodent and flea populations. While there, the man came down with malaria-like symptoms. He died in a taxi on the way home, passing through Antananarivo, Madagascar’s capital. World Health Organisation officials said some of the cases identified were directly or indirectly linked to the man, which is evidence of person-to-person transmission. The outbreak has since infected about 1,800 people and killed at least 127, though WHO officials said there has been a decline in new cases reported since mid-October. After the crew’s announcement about the cancelled stops, Jan and a small group of passengers demanded a better response. When they did not hear back, they staged a protest in a restaurant on the ship. “There were 60 of us clapping our hands to alert other cruise passengers of this scam,” Jan told Le Parisien. The protest failed.



So Jan organised a second one, this time in a cinema as the ship was nearing the Seychelles. As the ship docked, the exasperated captain called the local police, the newspaper reported. The police chief listened to the passengers’ grievances and the crew’s explanation, then asked the captain whether he wanted to kick anyone off the ship. Jan said the captain pointed at him.

Costa Cruises said it chose to evict Jan because he “made violent protests ... not accepting the reason of the change of the itinerary” and had been “disturbing the cruise of many other guests on board”. For Jan, being thrown off the vessel was a good thing: he said he and his wife spent two nights at a Seychelles hotel and were then flown home to Reunion at the cruise company’s expense. But he still felt bad for the passengers left behind, and went to greet them when the ship arrived at Reunion. Some passengers told him “they were treated like cattle”, and they continued to feel ripped off. “We were 1,200 on board, of all nationalities,” he told the newspaper. “Chinese passengers paid €10,000 per person for this cruise.” Passengers he spoke with were, he said, upset with Costa Cruises, believing the company made a decision to avoid Madagascar before the ship set sail.

But Costa Cruises insisted every effort was made to stick to the original itinerary. Mauritius authorities, the company said, were concerned about the ship stopping in Madagascar then sailing to Mauritius with passengers who might have caught the plague. “Should there be a suspected case on board, whilst also considering that passengers had already embarked, the company was forced to refocus its route,” Costa Cruises said in a statement. The company said passengers who booked excursions in Madagascar were reimbursed and those who embarked on a **COSTA neoRIVIERA** cruise Thursday were told of the modified itinerary ahead of time.

Source: South China Morning Post

Inséré 29/08/18 DOSSIER Enlevé 29/09/18

Demurrage claim time bars subject of arbitration

A recent London Arbitration Award again considered the question of time bars in the context of a demurrage claim.*

Whether by rider clause, under its own heading in a standard form, or perhaps built in to some other provision, time bars are a standard charterparty feature. Most have an overall limit for all matters, and voyage charters often set shorter ones for certain claims.

Such provisions typically say that charterers will not consider a claim unless it has been submitted in writing with supporting documents within (mostly) 30, 60 or 90 days of completion of discharge. Best known in respect of demurrage, they can also apply to many other types of claim.

Some of these clauses are very specific, listing the actual documents to be provided, such as NOR, SOF, NOP and pumping logs. Some are less so, stipulating all material created by the vessel or otherwise, which is relevant to whatever gave rise to the claim. Others are wholly, and maybe dangerously, general, simply calling for all documentation substantiating each and every constituent part of the claim. Sometimes, also, documents must be signed, perhaps by a particular person, such as a ship's officer or terminal representative, or otherwise validated. Their purpose is to achieve early finality and certainty in a worldwide industry where operational changes are as rapid as they are continual, by ensuring that charterers quickly get a package with which they can check the validity of the claim, without having to make any separate investigation.

Tribunals and Courts regularly say that such clauses must be complied with strictly and carefully, but the standards of strictness and care can vary. London Arbitration 22/17 [(2017) 985 LMLN 4] is probably another example of that ebb and flow, but it is also a reminder of the dangers for owners and of the need always to act swiftly and according to the requirements of the clause.

Under an amended Asbatankvoy form charterers were released from any claim unless (within 30 days of completion of discharge) it had been presented to them "in writing with supporting documents." They argued that the documents needed to arrive simultaneously with the written claim. Two loadport NORs had not, though they had already been provided, and their relevant content was anyway plain from other documents that owners had sent with the claim.

Owners retorted that (unlike many) this clause did not stipulate "all" documents, or specify which were needed, and did not say that they must accompany the claim. The Tribunal rejected charterers' argument and ruled that the material supplied was sufficient for them to evaluate owners' claim, which had thus been presented "with supporting documents." The deadline was a cut-off for providing the material, but it did not have to come simultaneously with owners' claim.

Comment

One view is that a ruling for charterers would have been very harsh on owners. Charterers did not dispute that they had previously received the merely two documents that owners

had not later attached. It is hard here to see any rationale for documents having to appear hand in hand with the claim, and charterers certainly had the factual material they needed. Certain general guidelines can be given, but all depends on the wording of the particular clause and the facts and circumstances. In one case it might, for example, be very unjust to allow charterers to pounce on the absence of material that they had already been given. But it might be different if owners presented a claim in many stages over a long period, with documents attached progressively and perhaps confusingly.

Moreover, the risk of defaulting under a barring clause like this falls squarely on owners, and it would be wrong to misinterpret this ruling as signalling greater flexibility. Where a clause specifies certain documents, those must be provided, and with any required signature or stamp. Owners must identify any vital document which is not self-evident, and should be aware that Tribunals and Courts remain largely unsympathetic to what is called the *de minimis* exception - the argument that an omission is so small that it does not matter. It usually does.

Post-voyage commercial analysts have wide experience, and routinely plan ahead and seek and collate the required materials in good time. This is essential, but tackling these issues starts at the pre-fixture stage. Owners should first consider if they could in fact obtain the proposed required materials, and how long it might take, depending perhaps on the relevant location and in some cases the time of year.

They should also check that they are adequately back-to-back in any chain, with the deadline above always shorter than the one below, and preferably with enough overlap to ensure that all material can be passed along in good time.

Sensible drafting, careful reading and strict compliance must always be the rule.

*This article was written by C Demurrage.

Inséré 31/08/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 31/09/18

“Genieten aan het water in Vlaanderen”

BOEKBESPREKING door : Frank NEYTS

Bij de Vlaamse uitgeverij Lannoo verscheen pas de toeristische gids “Genieten aan het water in Vlaanderen”. De ondertitel zegt alles: “Toeristische gids voor kust, havens en waterlopen”. Het boekje werd samengesteld door Marcel Schoeters. De uitgave, met de steun van Erfgoed Vlaanderen, komt net op tijd, nu de vakantieperiode van start gaat. Het Vlaamse landschap werd gevormd door de Noordzee en de rivieren. Zij hebben bovendien de economie gegeneerd, steden doen ontstaan, cultuur en welvaart gevoed. Talrijke watermolens, sluizen, bruggen, havengebouwen, schepen en andere monumenten getuigen van de menselijke bedrijvigheid langs het water door de eeuwen heen. Ze zijn veelal oud, vaak zijn ze lange tijd in onbruik geraakt en aangevreten door de tand des tijds, maar bijna altijd zijn ze bijzonder mooi. Het omvangrijke watererfgoed in Vlaanderen is van hoog niveau en wordt internationaal erkend. Steeds meer monumenten worden ontsloten voor het publiek. Deze gids loodst je naar de mooiste plekken en het waardevolste patrimonium aan en op het water in Vlaanderen. Het boek is handig ingedeeld per regio, met een zee van aantrekkelijke foto’s en heldere kaarten, met tientallen weetjes en tips voor een wandeling, fietstocht of rondvaart. “Genieten aan het water in Vlaanderen”

(ISBN 978 9401 413947) Werd op handig formaat uitgegeven en telt 280 pagina's. Deze gids kost 24.99 euro en is in alle boekhandels te koop.

Inséré 31/08/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 31/09/18

Led lighting interference vhf frequencies

Let us enlighten you about LED lighting! Potential interference of VHF-FM Radio and AIS Reception.

The U.S. Coast Guard has received reports from crews, ship owners, inspectors and other mariners regarding poor reception on VHF frequencies used for radiotelephone, digital selective calling (DSC) and automatic identification systems (AIS) when in the vicinity of light emitting diode (LED) lighting on-board ships (e.g., navigation lights, searchlights and floodlights, interior and exterior lights, adornment). Radio frequency interference caused by these LED lamps were found to create potential safety hazards. For example, the maritime rescue coordination center in one port was unable to contact a ship involved in a traffic separation scheme incident by VHF radio. That ship also experienced very poor AIS reception. Other ships in different ports have experienced degradation of the VHF receivers, including AIS, caused by their LED navigation lights. LED lighting installed near VHF antennas has also shown to compound the reception. Strong radio interference from LED sources may not be immediately evident to maritime radio users. Nonetheless, it may be possible to test for the presence of LED interference by using the following procedures:

1. Turn off LED light(s).
2. Tune the VHF radio to a quiet channel (e.g. Ch. 13).
3. Adjust the VHF radio's squelch control until the radio outputs audio noise.
4. Re-adjust the VHF radio's squelch control until the audio noise is quiet, only slightly above the noise threshold.
5. Turn on the LED light(s).

If the radio now outputs audio noise, then the LED lights have raised the noise floor. (Noise floor is generally the amount of interfering signals / static received beyond the specific signal or channel being monitored.)

6. If the radio does not output audio noise, then the LED lights have not raised the noise floor. If the noise floor is found to have been raised, then it is likely that both shipboard VHF marine radio and AIS reception are being degraded by LED lighting.

In order to determine the full impact of this interference, the Coast Guard requests those experiencing this problem to report their experiences to Coast Guard Navigation Center . Select "Maritime Telecommunications" on the subject drop down list, then briefly describe the make and model of LED lighting and radios effected, distance from lighting to antennas and radios effected, and any other information that may help understand the scope of the problem.

Inséré 02/09/18 DOSSIER Enlevé 02/10/18

Low-emissions ocean ships: Who should pay for shipping's green transition?

Technology options exist for converting ocean-going ships from high-pollution heavy fuel oil, to low-pollution alternative fuels. But refitting the fleet will be very expensive. Who should pay for it? Whether their cargo is wheat, iron ore, or containers full of Chinese-made consumer electronics, ships are by far the most energy-efficient means of getting goods from point A to point B. Moving a tonne of cargo 100 km by modern freight train takes three or four times as much energy as moving it by container ship. Truck transport? Ten times as much. Air freight? Fifty times.

Moving cargo by ship is not only far less energy-intensive than any other freight transport mode; it's also cheaper. Environmentally and economically, the more cargo is shifted onto ships, the better – though obviously big ships can only move between seaports, and can't travel across land, so others modes of transport, such as electric trains or Tesla's new electric trailer trucks, are needed to move freight to final destinations inland.

Total emissions

The roughly 52,000 large merchant ships plying the seas today (a figure that doesn't include a large number of smaller vessels such as ferries) account for about 2.2 percent of global greenhouse gas (GHG) emissions, according to a study conducted in 2014 for the International Maritime Organisation (IMO). And total emissions are rising along with increases in the volume of global trade. Ships generate a lot of unhealthy air pollution as well as carbon emissions. Nitrous oxides (NOx) and sulfur oxides (SOx) from ship smokestacks cause serious air quality damage in port cities, because ships burn heavy fuel oil, or "bunker fuel," to fuel their generators at anchor, and when coming or going. Bunker fuel is dense, tarry, dirty fuel. Ships burn it because their big diesel engines can put up with low-quality fuel, and because it's cheap. Since most ships have no filters or other pollution reduction equipment, "NOx from shipping is set to exceed NOx from all EU land-based sources in the coming decade," according to Transport & Environment (T&E), a prominent think-tank with offices in Brussels.

Negotiating cleaner shipping

That's why the IMO, an intergovernmental body with its headquarters in London, has hosted negotiations for the past several years, aimed at achieving binding global emissions reductions agreements for the shipping sector. The negotiations are hosted by the IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC). T&E's experts said IMO generally tries to achieve consensus on its policies, and with nearly every country in the world at the table, as well as legions of lobbyists from the shipping industry, progress on adopting new policies is slow. In the short run, T&E said, reducing emissions will involve improving the energy efficiency of ships, for example by fitting them with more efficient propellers, applying low-friction paints to their hulls, or – especially – by reducing their speed: "The amount of fuel used by a ship is proportional to the third power of its speed," according to T&E clean fuels policy expert Faig Abbasov. "Slowing down even a little bit can lead to substantial fuel efficiency gains." However, Abbasov admitted, slowing down also means taking more days to get from point A to B, and since shipping companies get paid to deliver cargo, that means reducing the amount of annual income a ship can generate for its owners.



Clean technology options for ships

In the short run, reducing NO_x and SO_x emissions will involve gradually switching to cleaner, but more expensive fuels such as low-sulfur diesel fuel. That's been agreed in IMO negotiations, and will take effect over the next few years. But while that will help improve air quality in port cities, it won't do anything to reduce greenhouse gas emissions from shipping. "Nor would switching to turbine engines powered by natural gas, as some shipping industry lobbyists have proposed," Abbasov said. "Natural gas is still a fossil fuel." And since methane – the main component of natural gas – "is a much worse greenhouse gas than carbon dioxide, and some leakage of gas from the fuel supply chain is inevitable, "gas turbine ship engines could well be worse in terms of climate impact" than existing fossil-fuelled diesel engines. In the long run, reducing emissions (including carbon dioxide emissions) will mean bigger and more expensive changes in how ships are powered. Although it's years away from being agreed, as yet, IMO could eventually require ships to be powered by low-carbon, low-pollution fuel supplies such as synthetic, low-carbon methanol, ammonia, or hydrogen, according to Tristan Smith, a naval architect and professor at University College London (UCL) who is specialised in low-carbon shipping. Smaller ships with short travel distances, such as local ferries, could be converted to battery-powered electric engines – using the same type of technology that Tesla Motors recently presented a prototype battery-electric trailer truck. That would help local air quality in ports, and save a lot of fuel. But it's not a practical option for big, long-distance ocean-going ships, Smith told DW.

Is ammonia the fuel of the future for shipping?

Ammonia could be a solution for ocean-going ships. Its chemical formula is NH₃. Given that nitrogen (N₂) is the principal component of air, and hydrogen is found in abundance as part of every water molecule (H₂O), NH₃ can readily be synthesized in chemical factories by tearing apart N₂ and H₂O molecules and recombining the resultant free nitrogen and hydrogen atoms. If renewable or nuclear energy were used to power the synthesis process, the resultant ammonia would be a low-carbon fuel. "Ammonia can be used directly as a fuel, burned in Diesel engines, or it can be a way of storing hydrogen for use in fuel cells," T&E's Faig Abbasov told DW. "In the latter case, ammonia must be cracked into H₂ and nitrogen in on-board reformers, and H₂ is then fed into fuel cells to generate electricity for propulsion. Ammonia can be produced from renewable electricity. The only catch is – ammonia is a poison." Another option, Tristan Smith said, would be hydrogen fuel cells: "There are impressive innovations in fuel cells of the scale relevant to shipping, coming from diverse sources – the data-centre industry, for example."

Refit or new-build?

Clean, low-carbon fuels could be implemented by refitting the existing fuel supply chain and shipping fleet to make use of the new fuels, or by requiring new ships to be designed for such fuels, or both. But making the transition to clean fuels will require a whole new fuel supply chain as well as changes to ships' power trains, and so it will be very expensive. A big question is: Who should pay? In April 2017, a coalition of major shipping industry lobby groups (including WCS, the World Shipping Council, and two others) put forward a document at IMO MEPC negotiations, proposing that a global carbon fee could be applied to each tonne of fuel sold. The proceeds would go into a new "International Maritime Research Board," which would have "a mandate to direct and fund research and development of new and improved marine propulsion systems, electric generation plants, fuels, and ship designs," the WCS document said.

R&D is good, but it isn't enough

About 300 million tonnes of heavy fuel oil are sold to fuel ships each year, according to UCL's Tristan Smith. If the rate of the carbon fee on ship fuels proposed by the WCS were set at a rate of \$10 per tonne, for example, then \$3 billion per year would be made available for R&D and clean-shipping demonstration projects. Such a levy could enable a leap forward in developing clean shipping technologies, and is worth supporting, Smith said. But in his view, a levy won't be enough, in and of itself, to generate a timely shift to low-carbon shipping: "Whilst there could be a role for some sort of carbon price or levy," it should be applied in tandem with IMO regulations that directly require the shipping sector to decarbonize.

T&E's experts agree. The environmental think-tank has proposed an aggregate carbon dioxide emissions budget or cap for the sector as a whole, on a declining annual schedule over time. Within that cap, the sector could implement whatever the most cost-effective technologies are to decarbonise shipping. Ultimately, though, it will be users that pay for the transition to clean shipping, one way or another, since ship-owners will have to pass through any increase in costs. That's as it should be, Smith said. But, he added, it's important to organise the transition in a way that presents a level playing field to industry participants, to avoid distorting shipping markets – and to achieve the transition as cost-effectively as possible. That will require a judicious combination of financial and regulatory instruments. What combination of instruments should be adopted will be a matter of much contention. Experts expect it will take the IMO several years to get member governments to agree on a policy package.

Source: Deutsche Welle

Inséré 04/09/18 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 04/10/18

Een Antwerps zeeman: marine-officier en zeereeder Joseph Muskeyn 1763-1842

door L . BAUDEZ

Bij de viering enkele jaren geleden van het 125-jarig bestaan van het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege werd de naam vermeld van een te weinig gekend Antwerps zeeman, Joseph Muskeyn, stichter en voorzitter van een eerste Zeemans Collegie, dat van 1819 tot

1837 heeft bestaan en dat als de voorloper van de huidige vereniging mag worden beschouwd.

De man die dat eerste Zeemans Collegie oprichtte was toen een gekende personaliteit in Antwerpen, maar had reeds een welgevulde carrière achter de rug, in dienst eerst van de Zweedse en daarna van de Franse krijgsmarine.

Het bewogen leven en veelzijdige loopbaan van Joseph Muskeyn verdienen wel dat we hem in een korte levensschets zouden herdenken, zoals deze uit de beschikbare bronnen kon worden

samengestelde.

Joseph Augustijn Franciscus Muskeyn² werd geboren te Antwerpen en gedoopt op 21 juni 1763. Zijn familie behoorde tot de goedgevoerde klasse³; zijn vader, Augustijn Muskeyn, was „koopman in kanten“; kanten waren toen een van de voornaamste uitvoerartikelen van onze streken⁴. Een broer, Jan Baptist Muskeyn, was makelaar in verzekeringen⁵. Een zuster, Maria Christina Muskeyn, huwde met Louis Joseph Vermoelen, die uit een voorname Antwerpse familie stamde en waarvan een neef, Philippe Joseph Vermoelen, later burgemeester van Antwerpen zou worden (1814-1817); Louis Joseph Vermoelen werd in 1819 de eerste penningmeester van het door zijn schoonbroeder gestichte Zeemans Collegie.

De jonge Muskeyn moet een verzorgde opvoeding genoten hebben. Buiten de kennis van zijn moedertaal, hanteert hij meer dan behoorlijk de Franse taal; zijn latere brieven en rapporten zijn in een niet enkel correct maar sierlijk Frans gesteld. Hij zal zich ook later zonder moeite in de hoogste kringen bewegen, zowel aan het koninklijk hof in Zweden als in zijn contacten met de republikeinse ministers in Frankrijk.

Joseph Muskeyn begon zijn maritieme carrière in dienst van de Aziatische Compagnie of Compagnie van Triëste⁷, eerst twee jaar aan de Antwerpse zetel⁸ van zijn compagnie gehecht, daarna aan boord van het koopvaardijship *Aigle Impérial*.

De lotgevallen van dit schip zijn ons bekend. Het vertrok uit Triëste in maart 1783 met bestemming China, maar moest, zwaar gehavend door een storm op de Dalmatische kust, naar de uitgangshaven terugkeren en miste aldus de reis naar China voor dat jaar. In 1784 vaarde het naar Marseille, waar het een tijdlang door de Hollanders werd geblokkeerd, en kon eindelijk in januari 1785 te Cadix aankomen om van daaruit naar Canton in China uit te varen. Maar ondertussen was de Aziatische Compagnie financieel ineengestort en waren het de schuldeisers die nu het schip ophielden. Het werd uiteindelijk toch naar Oostende overgebracht en kon er later verkocht worden⁹. Voor de jonge zeeman zal de reis, indien hij ze van begin tot einde heeft meegemaakt, zeker geen prettige ondervinding geweest zijn, maar veeleer een opeenvolging van tegenvallers: hevige stormen, de lange blokkadewachttijd, de gemiste Chinatocht, en eindelijk de ondergang van de onderneming waaraan hij verbonden was.

Na deze eerste maritieme ervaringen in dienst van de koopvaardij van zijn eigen land, vinden we Muskeyn terug in een gans andere omgeving en bediening, nl. in Zweden in dienst van de koninklijke krijgsmarine aldaar.

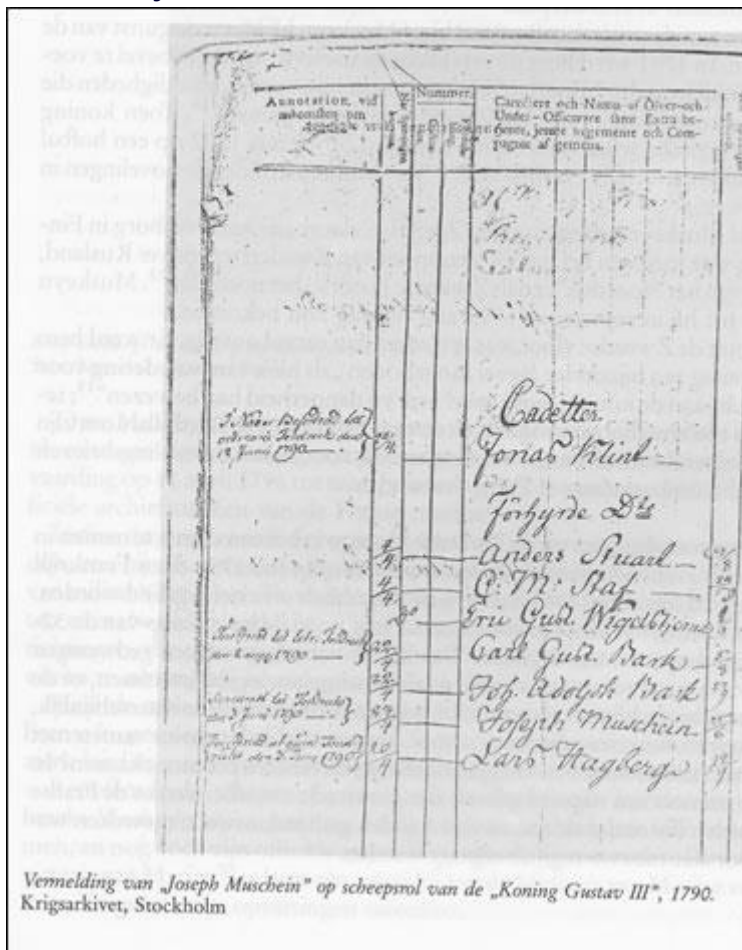
Hoe, waarom en wanneer Muskeyn naar Zweden trok, wordt nergens vermeld. Het is echter een feit dat er tussen de Nederlanden en Zweden bestendige handels-maritieme en financiële bindingen bestonden, vooral dan in de eerste helft van de 18e eeuw; het is mogelijk dat daarin de verre aanleiding lag voor Muskeyn om zijn diensten aan Zweden aan te bieden.

In de jaren 1788-1790 was Zweden in een oorlog met Rusland gewikkeld, die vooral in Finland en in de Finse Wateren werd uitgevochten. In die oorlog heeft Muskeyn zich bijzonder onderscheiden.

In een document van de Zweedse marine wordt hij in 1790, onder de naam Joseph Muschein, als kadet vermeld op de scheepsrol van het schip *Koning Gustaf III*, het

vlaggeschip van de grootadmiraal hertog Karel, broeder van de koning. In hetzelfde document vernemen we dat hij op 3 juni 1790 tot vaandrig werd bevorderd en het bevel nam van een op de Russen buit genomen brander, d.i. een klein vaartuig dat gevuld met licht ontvlambare stoffen tegen vijandelijke schepen werd gedreven om ze in brand te steken.

De lotgevallen van dit schip zijn ons bekend. Het vertrok uit Triëste in maart 1783 met bestemming China, maar moest, zwaar gehavend door een storm op de Dalmatische kust, naar de uitgangshaven terugkeren en miste aldus de reis naar China voor dat jaar. In 1784 vaarde het naar Marseille, waar het een tijdlang door de Hollanders werd geblokkeerd, en kon eindelijk in januari 1785 te Cadix aankomen om van daaruit naar Canton in China uit te varen. Maar ondertussen was de Aziatische Compagnie financieel ineengestort en waren het de schuldeisers die nu het schip ophielden. Het werd uiteindelijk toch naar Oostende overgebracht en kon er later verkocht worden⁹. Voor de jonge zeeman zal de reis, indien hij ze van begin tot einde heeft meegemaakt, zeker geen prettige ondervinding geweest zijn, maar veeleer een opeenvolging van tegenvallers: hevige stormen, de lange blokkadewachttijd, de gemiste Chinatocht, en eindelijk de ondergang van de onderneming waaraan hij verbonden was.



Na deze eerste maritieme ervaringen in dienst van de koopvaardij van zijn eigen land, vinden we Muskeyn terug in een gans andere omgeving en bediening, nl. in Zweden in dienst van de koninklijke krijgsmarine aldaar.

Hoe, waarom en wanneer¹⁰ Muskeyn naar Zweden trok, wordt nergens vermeld. Het is echter een feit dat er tussen de Nederlanden en Zweden bestendige handels-maritieme en financiële bindingen bestonden, vooral dan in de eerste helft van de 18e eeuw; het is mogelijk dat daarin de verre aanleiding lag voor Muskeyn om zijn diensten aan Zweden aan te bieden. In de jaren 1788-1790 was Zweden in een oorlog met Rusland gewikkeld, die vooral in Finland en in de Finse Wateren werd uitgevochten. In die oorlog heeft Muskeyn zich bijzonder onderscheiden.

In een document van de Zweedse marine wordt hij in 1790, onder de naam Joseph Muschein, als kadet vermeld op de scheepsrol van het schip Koning Gustaf III, het vlaggeschip van de grootadmiraal hertog Karel, broeder van de koning. In hetzelfde document vernemen we dat hij op 3 juni 1790 tot vaandrig werd bevorderd en het bevel nam van een op de Russen buit genomen brander, d.i. een klein vaartuig dat gevuld met licht ontvlambare stoffen tegen vijandelijke schepen werd gedreven om ze in brand te steken.

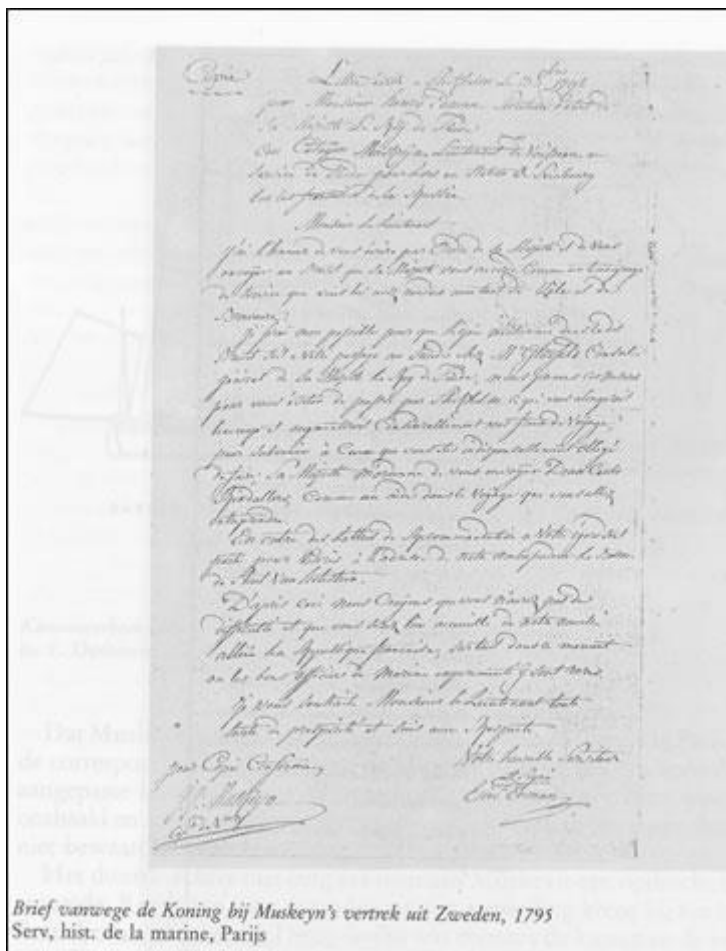
Verschillende bijzonder moedige wapenfeiten worden hem in deze oorlog toegeschreven. Bij het uitvaren van de Zweedse vloot uit Viborg in juli 1790 kon hij door het inzetten van zijn brander de aftocht van de galei waarin de koning zich bevond met succes verzekeren. Men vermeldt ook dat hij bij een enteringspoging op het admiraalschip zich zo dapper had gedragen dat de grootadmiraal zelf hem terplaatse tot de graad van luitenant-ter-zee bevorderde.

In dezelfde campagne werd aan luitenant Muskeyn door de grootadmiraal een zeer gevaarlijke opdracht toevertrouwd, nl. een marine-eenheid dwars door de schepen van de Russische vloot heen van Sveaborg naar de Svenksund te brengen tot versterking van de koninklijke vloot die zich aldaar ophield. Hij lukte erin zonder onheil zijn doel te bereiken en kon aldus aan de grote zeeslag die daar geleverd werd op eervolle wijze deelnemen. Dank zij de verpletterende Zweedse overwinning werd het de koning mogelijk in augustus 1790 met Rusland onder gunstige voorwaarden vrede te sluiten.

Terloops vermelden we dat Muskeyn in deze oorlog een strijdmakker had die later beroemd zou worden, de Engelse kapitein, nadien admiraal, sir Sydney Smith, en die hij later zou moeten bekampen in de Frans-Engelse oorlog in het Kanaal en die hij nog later, zo vertelt men, in meer vreedzame tijden, in 1829, zou mogen ontvangen en rondleiden in Antwerpen.

Na het sluiten van de vrede met Rusland bleef Muskeyn blijkbaar de gunst van de koning genieten. In 1791 werd hem de eervolle taak toevertrouwd het bevel te voeren van de koninklijke jacht. In een latere brief spreekt hij over de „waardigheden die hem door de erkentelijkheid van het Zweedse hof toekwamen" . Toen koning Gustaaf III op tragische wijze omkwam — hij werd op 16 mei 1792 op een hofbal door een gemaskerde verrader vermoord — was Muskeyn onder de hovelingen in de balzaal aanwezig.

Nadien werd Muskeyn gehecht aan de Zweedse vlootbasis van Sveaborg in Finland; Sveaborg was toen een belangrijk steunpunt van Zweden tegenover Rusland, het „Gibraltar van het Noorden", zoals Zweedse historici het noemden. Muskeyn zou er blijven tot hij in september 1795 zijn ontslag zou bekomen.



Brief vanwege de Koning bij Muskeyn's vertrek uit Zweden, 1795
 Serv. hist. de la marine, Parijs

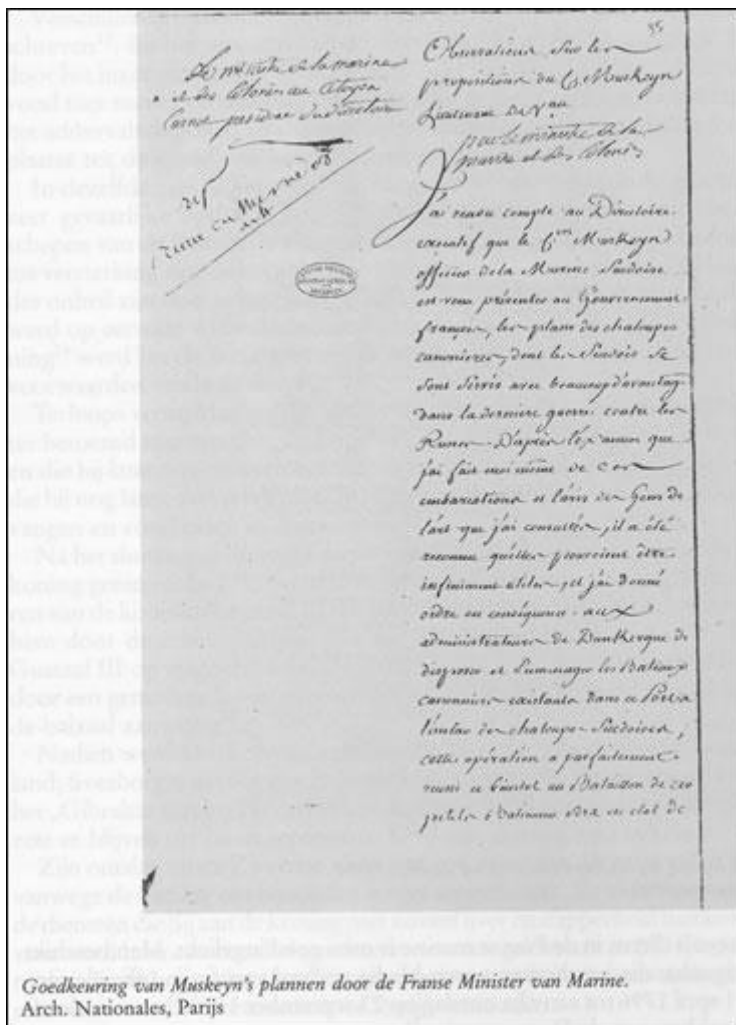
Zijn ontslag uit de Zweedse vloot was een meer dan eervol ontslag. Er werd hem vanwege de koning een bijzonder brevet aangeboden „als blijk van waardering voor de diensten die hij aan de koning met zoveel ijver en dapperheid had bewezen" ; tevens werd hem een eresabel geschonken en een geldsom van 200 Rixdollars om zijn reiskosten te helpen betalen. Verder werden er ook voor hem aanbevelingsbrieven naar de Zweedse ambassadeur te Parijs verzonden.

Toen Muskeyn ontslag nam uit de Zweedse vloot, was het om dienst te nemen in de marine van de Franse Republiek. België was sedert 24 juli 1794 door Frankrijk bezet en zou op 10 oktober 1795 bij de Franse Republiek officieel ingelijfd worden. Over de ware reden van deze nieuwe koerswijziging in de levensloop van de 32-jarige zeeofficier kan men enkel gissen.

Was het de verveling van een gedwongen inactiviteit op een vaste plaats aan de wal na de woelige oorlogsbelevissen, of de wens om dichterbij de zijnen te komen, of nog, en misschien meer waarschijnlijk, de zucht om opnieuw actieve dienst te nemen in een strijdende marine samen met gunstige vooruitzichten voor een vlugge erkenning en verdere promotiekansen? In die tijd was er immers een nijpend gebrek aan geoefende zeeofficieren in de Franse marine, daar velen die onder de monarchie hadden gediend, ofwel uitgeweken waren, ofwel door het nieuwe regime afgezet werden.

Over Muskeyn's dienst in de Franse marine is men goed ingelicht. Men beschikt nl. over een eigenhandig geschreven zeven-bladig verhaal vanaf zijn officiële aanvaarding op 11 april 1796 tot aan zijn ontslag op 23 september 180020 en over de officiële archiefstukken van de Franse marine

Indien de jonge zeeofficier op zoek was naar nieuwe actie en verantwoordelijkheden, zou hij zeker niet teleurgesteld worden. Zijn leven werd een aaneenschakeling van militaire acties op zee, voorbereid en gevolgd door besprekingen, inspectietochten en stafwerk te land. Het is niet mogelijk en ook niet aangewezen al deze verrichtingen, die uitvoerig elders beschreven werden, hier nogmaals gedetailleerd uiteen te zetten; wij beperken ons tot de hoofdlijnen.



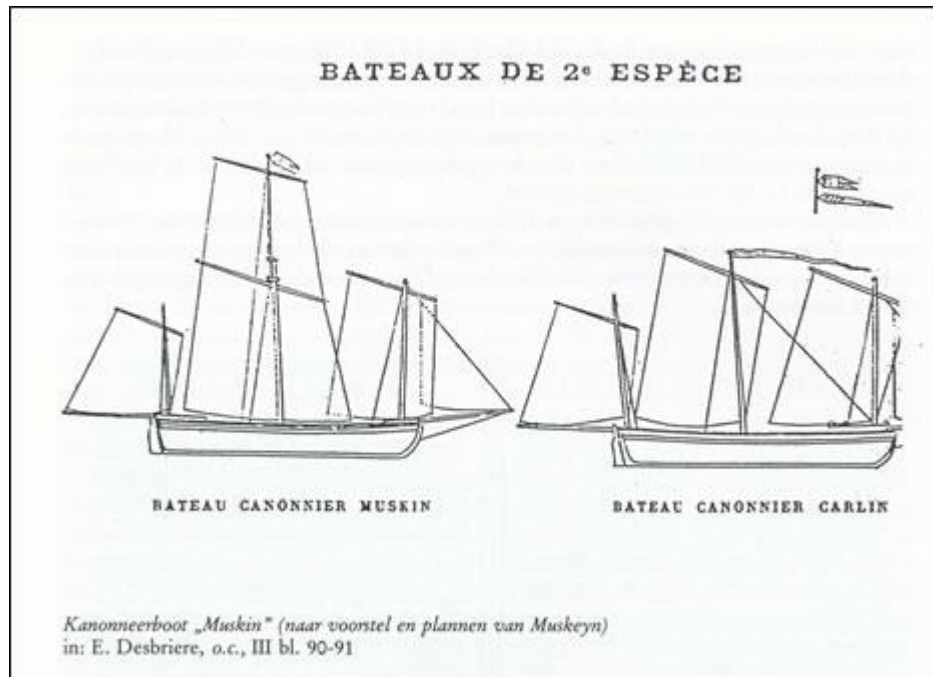
Heel de actie, waarbij Muskeyn betrokken zou worden, was bedoeld om de Franse kusten tegen de Engelse aanvallen te beveiligen enerzijds en om een te voorziene landing van Franse troepen op de Engelse kusten voor te bereiden anderzijds.

Betreffende de schepen die voor zulke verrichtingen konden ingezet worden, bracht Muskeyn zijn eigen visie en plannen. Inderdaad, pas in Frankrijk toegekomen, en nog vóór zijn officiële aanstelling, aarzelt hij niet zich te Parijs naar het Ministerie van Marine te begeven, waar hij aan de Minister van Marine van het Directoire Truguet zijn opvattingen uiteenzet.

Het moesten schepen zijn met platte bodem, volgens een door de Zweedse scheepsbouwer Chapman ontworpen model, schepen die laag op het water liggend dicht bij de kust konden worden ingezet en die, terwijl ze zelf een moeilijk te treffen doelwit vormden, tevens relatief zwaar

geschut konden dragen. De vroegere officier van de Zweedse marine had de kwaliteiten van zulke schepen in de Finse oorlog kunnen ervaren; hij wist het vertrouwen van het Directoire en van de Minister van Marine Truguet te bekommen, die zijn ideeën aanvaardden. Het kwam er nu opaan een vloot van zulke schepen vlug in te richten, en we zien Muskeyn, nu officieel in de Franse marine opgenomen en de titel van Commandant de la flottille de la République à Dunkerque voerend, zich daarvoor inzetten, zowel te Duinkerke zelf als in de andere Franse havens van de Noordzee en van het Kanaal. Zijn schepen zouden weldra les bateaux à la Muskeyn, of eenvoudigweg bateaux Muskeyn worden bestempeld, soms Muskin of Musquin gespeld.

Dat Muskeyn het volle vertrouwen genoot van de Minister te Parijs blijkt uit heel de correspondentie. Aldus vroeg de Minister hem weldra om voor de flottielje een aangepaste tactique, of gevechtsmethode, op te stellen; deze werd zeer gunstig onthaald en aan de officieren medegedeeld; het valt te betreuren dat dit document niet bewaard is gebleven.



Het duurde echter niet lang eer men aan Muskeyn een opdracht op zee toevertrouwde. Reeds een paar maanden na zijn aanstelling kreeg hij het bevel over een flottielje van 52 schepen. De opdracht was eerstens de kusten en de kustvaart tegen vijandige aanvallen te beschermen. Nadien werden er aan zijn flottielje 29 transportschepen toegevoegd voor het vervoer van een legereenheid onder de leiding van een divisie-generaal voor een z.g. „Geheime zending“, die wellicht een landing op vijandelijk gebied kon zijn.

Deze „geheime zending“, die lange voorbereidingen eiste omreden van de moeilijkheden behoorlijke landtroepen te verzamelen, kon slechts in november een begin van uitvoering krijgen. De omstandigheden waren echter toen reeds te ongunstig; er woedden hevige stormen en zowel het moreel als de gezondheid van de troepen leden eronder. Zodat het onmogelijk bleek de poging door te zetten; de overheid moest aan het opzet verzaken, de transportschepen werden opgelegd en de troepen keerden naar het binnenland terug.

Na een korte reis naar Parijs voor besprekingen met de Minister van Marine kreeg Muskeyn het bevel zijn flottielje van Duinkerke naar Le Havre over te brengen om vanuit deze haven heel de kuststreek van Duinkerke tot Brest te bewaken en te beschermen. Hij voerde nu de titel Commandant de la Flottille de la Manche, zoals het op zijn officieel briefpapier gedrukt stond. Deze opdracht duurde tot 28 augustus 1797, toen de flottielje van Le Havre werd opgelegd.

<p style="text-align: center;">PROCLAMATION.</p> <p>LE MINISTRE DE LA MARINE nous ayant invité à seconde de nous nos pouvoirs le Citoyen MUSKEYN, Lieutenant de Vaisseau, chargé de lever des Matins pour une expédition importante dans il est chargé, nous exhortons tous ceux d'entre vous qui ont navigé ou qui ont été dans la Marine de la République Française, à saisir cette occasion de se distinguer & de révéler les fruits de leur valeur, que le Gouvernement leur attend.</p> <p>Les riches croisières que parcourent les Vaisseaux Anglais & qui courent les mers, vous devriez le prix de votre courage, vous rendez dans votre Patrie rapporter à vos Familles les Richesses qui font leur bonheur, & vous joindre, à cet avantage le Glorieux d'avoir servi votre Patrie & d'avoir honoré de Pavillon Français.</p> <p>Fait à Anvers en Sessé de 19 Messidor An IV, de la République. Petrus les Citoyens <i>Leopold, Préfet, Jean Solvyn, Bâton, A. P. De Moor, De Haan, Administrateurs, Bâton, Commissaire du District estival, Nautier Secrétaire Général.</i></p> <p style="text-align: center;">Pour Copie conforme LEPEQUE, Préfet. HAUTERS, Sec. Gb.</p> <p style="text-align: center;"><i>Le Citoyen MUSKEYN, Lieutenant de Vaisseau, à ses Compatriotes.</i></p> <p>Le Ministre de la Marine m'a confié la direction d'une Expédition importante & m'a chargé de me rendre à Anvers, au milieu de mes Compatriotes pour afficher mes avantages de l'Entouré croit d'entre eux qui voudront en partager les dangers & la gloire.</p> <p>Je vous annonce au Nom de Directeur Estival, que les ports qui seront faits par la Flottille de la République, seront vendus au profit de la Flottille des Espagnols. Ainsi une seule expédition importante peut vous servir pour le reste de vos jours.</p> <p>Vous avez déjà entendu parler des richesses immenses que les Bâtiments de la République enlèvent tous les jours aux Anglais, vous ferez encore vos mains, vous partager les richesses des armées de la République.</p> <p>Vous ferez sans nos ordres & vous recevrez les Egards & les traitements que vous devez attendre de vos Compatriotes. Les Matins Français sont bien habillés, leur savoir est dans les Ports de la République Française & de vos Compatriotes. Le la que, une Comte par jour en navigation. La République Française donne secours aux hommes de couleur des Marins Français & des pensions de retraite. Ils font sous l'inspiration de garantir à tous les Grades d'après le choix de leurs camarades, leur honneur & leur renommée de Service.</p> <p><i>Le Bureau de l'Evénement est chez le Citoyen MAX SOLVYNS, Capitaine de Port. De ce lieu que les jeunes gens, qui ont de leur service, qui font d'une bonne manière & d'une façon républicaine.</i></p> <p style="text-align: center;">J. J. MUSKEYN, COMMANDANT EN CHEF, des Chaloupes Canonnières de la République Une & Indivisible.</p> <p style="text-align: center;">à Anvers, chez le Citoyen Parys, Imprimeur, au coin de la rue des Sœurs-saints. N° 13.</p>	<p style="text-align: center;">A FKONDING.</p> <p>DEN MINISTER DER ZEE-MAGT Ons uygenoodigh hebbonde om met alle uwer magt te weder- brengen den burger MUSKEYN, Scheep Janssen, beheld met het ligné der Zee-linse voer een gewichtige Ouder- ming, waer mede by gelid is; met wakken Wy alle be- verset lieden, die sig onder U.L. bevinden of cooden wen- siken te dienen in den Zee-dienst der Franckse Republiek een, om dees getuigenlyk waer te seken, om eynde sig ulyt te maeken in de vrygen van hooren belien moet te ginnen, de waken het Gouvernement hun allen.</p> <p>De ryke landagen de welke de captyfke schepen over de see voeren gaen den buyt van uwer heldemoet worden, gy zult in uw Vaderland een uwe Familien de Ryckdomen an- bereygen die hun geluk zullen wyvenken, en gy zult een di- vootsel voegen de glorie van uw Vaderland gelyk en de ont- der Franckse Vlag verdelijg te hebben.</p> <p>Gedien in Antwerpen in de Zoning van 19 Messidor 4de Jant der Franckse Republiek, Tegenwoordig de Burger <i>Leopold, Préfet,</i> <i>Jean Solvyn, Bâton, A. P. De Moor, De Haan, Administrateurs,</i> <i>Bâton, Commissaire van het sijnwoordig District van Anvers Sec. gen.</i></p> <p style="text-align: center;">Voer getuigenlyk Copie LEPEQUE, Préfet. HAUTERS, Secrétaire gen. Genuen de Verzevling JEAN SOLVYNS, Janssen.</p> <p style="text-align: center;"><i>Den Burger MUSKEYN Scheeps- Lieutenant Aen zijne Méde-Vaderlanders</i></p> <p>Den Minister der Zee-magt heeft my een gewichtige Verrijging toebereyde, en heeft my over An- twerpen, ten midden van myn Méde-vaderlanders te begeven, om van de volsterke der onderneming welke doedijg te maek- en, & si wie onder hun de ginnen en de glorie dat van zal willen deelen.</p> <p>Ik kondig U een ulyt des Nieu van het sijnwoordig District van, die de Schepen, de welke door de Keyse Republiekische Vloet zullen gekapt ulyt, gebruyt ten profyt van het Schep- pen, zult een gewichtige onderneming allen U voer geboet uw leven kan ryk maeken. Gy hebt reeds van de onnoedijke ryk- dommen, die de Schepen der Republiek alle dagen van de Za- gelyke afbreken, hooren gesproken. Uw geluk is in uwe handen, kondt en maek U deelijg van den dienst der vryden van de Republiek.</p> <p>Gy zult onder myn Ouder ulyt, en ginnen de aging en een behandelijg, die gy van uwer méde-vaderlander moet verwagen. De Franckse Matrozen worden sifig gekapt, krygen gouden Koft, behoude in de Haven van Antwerpen, en Wyn die ulyt te zee ulyt, die ook eenen hooren in klakende gelid per dag. De Franckse Republiek geelt onderhand een de verwezen en kin- deren der Franckse Zee-lieden en sifichyde-pensioenen. Zy kon- nen volgen den Keen van hunne Kameraden, hoort kloek in- den, en oedijg van dienst van alle graden verwoelen worden.</p> <p><i>Den Bureau van Evénement is by den Burger MAX SOLVYNS, Kapitein der Haven. Men verzevde sifichyde in den dienst jonge lieden, waerby een goede oeffening van goed gebrag en een kleine gewoetheit.</i></p> <p style="text-align: center;">J. J. MUSKEYN, OPPERBEVELHEBBER der Canonier Chaloupes der Republiek, Een en Onverdelbaar.</p>
---	---

Recneterings-aanplakbrief
 Stadsarchief Antwerpen

Ondertussen had onze ondernemende zeeofficier een dubbele eervolle bevordering ontvangen. Bij zijn in dienst treden was hij in zijn vroegere graad bij de Zweedse vloot, nl.

luitenant-ter-zee, bevestigd. Reeds op 14 juli 1796, toen hij pas drie maanden als bevelhebber van de flottielje van Duinkerke was aangesteld, werd hij tot fregatkapitein bevorderd. Enkele maanden later, op 22 september van hetzelfde jaar, op 33-jarige leeftijd, volgde zijn benoeming als kapitein-ter-zee. Deze vlugge promoties zijn een duidelijk bewijs van de appreciatie van zijn diensten en het hoog aanzien dat hij bij zijn oversten genoot. Maar alvorens voort te gaan met de verdere opdrachten van Muskeyn, moeten we

even naar de tijd van de flottielje van Duinkerke terugkeren en een episode aanhalen die voor heel wat opschudding en kwaad bloed zorgde in zijn eigen geboortestad Antwerpen. Muskeyn, die voor de schepen van zijn flottielje had gezorgd, meende ook voor manschappen te moeten zorgen en dacht dat hij als „burger" van Antwerpen aldaar gemakkelijk vrijwilligers voor zijn dienst zou kunnen aanwerven. Zijn plan werd door de Minister van Marine goedgekeurd en vanuit Parijs kreeg de Antwerpse overheid opdracht om aan Muskeyn daarvoor alle faciliteiten ter beschikking te stellen.

De zaak werd aan de inwoners van de stad aangekondigd door een aanplakbrief met een dubbele proclamatie resp. van de centrale administratie en van Muskeyn zelf „Aen zijn Méde Vaderlanders" gericht. Daarin werd een oproep gedaan voor de dienst en werden tevens de te verwachten voordelen in bijzonder aantrekkelijke termen voorgesteld (cfr. aanplakbrief). Een lokaal voor de aanwerving werd beschikbaar gesteld en, om de zaak aantrekkelijker te maken, werden „divertissements" voorzien: muziek, drank en dans, waarvoor de stadskas 50 florijnen moest uittrekken. De Van der Straelens hebben in hun Kronijk de recruitering met levendige kleuren beschreven.

Hoeveel er werkelijk te Antwerpen aangeworven werden is moeilijk te bepalen. Aanvankelijk was Muskeyn nogal tevreden en kon hij melden dat de Belgen zich gemakkelijk lieten aanwerven. Maar nadien moest hij bekennen dat zijn plannen op hevig

verzet stuitten. Hij had zich blijkbaar over de gevoelens van de bevolking vergist. Door zijn langdurig verblijf in Zweden kende hij de gemoedstoestand van zijn medeburgers in Antwerpen niet meer; deze waren al te zeer gekant tegen de Franse Republiek, die ter plaatse door de gehate commissaris Dargonne, de man van de afpersingen, arrestaties en kerkvervolgingen, was vertegenwoordigd. In zijn brieven vermeld Muskeyn het verzet van de geestelijkheid die de aanwerving vanop de preekstoel bestreed en de verwijten die hij moest aanhoren. Er kwamen ook klachten van ouders waarvan de minderjarige kinderen zonder hun toestemming werden aangeworven; zelfs Dargonne schreef aan Muskeyn dat hij met de goede wil van de ouders rekening moest houden.

Alleszins werd het voor Muskeyn een minder prettige aangelegenheid, die misschien wel een verklaring inhoudt van een zekere miskenning welke hij later in zijn geboortestad heeft moeten ondervinden.

Na het verhaal van deze eerder ongelukkige aanwervingscampagne te Antwerpen keren we terug naar de flottielje van het Kanaal. En 1798 mocht Muskeyn opnieuw het bevel voeren voor een tweede uittocht-periode die zou duren van 2 maart tot 16 oktober. De tochten kregen nu een meer krijgshaftig karakter en het kwam meermaals tot, weliswaar lokale, maar toch niet minder zware en bloedige gevechten. Vermeldenswaard is vooral een ernstige poging om de Saint-Marcouf eilanden op de Engelsen te heroveren. Deze eilanden, langs de Oostkust van het schiereiland Cotentin gelegen, waren door de Engelsen onder bevel van sir Sydney Smith in juli 1795 door verrassing bezet geweest. Daardoor kwamen de voor de Fransen vitale verbindingen tussen Le Havre en Cherbourg onder constante controle en bedreiging van de Engelsen te liggen.

Opnieuw werden landtroepen ingescheept en men vertrok op 8 april 1798 uit Le Havre naar La Hougue. Onderweg echter werd de flottielje door twee zware Engelse fregatten aangevallen; een hevig gevecht, presque bord à bord, volgde dat meer dan drie uren duurde. Muskeyn kon een fregat tot stranden brengen en het andere zeer zwaar beschadigen; alleen door de opkomende duisternis werd hij belet ze te vernietigen. 's Anderendaags werd hij opnieuw aangevallen, ditmaal door vier fregatschepen, en kon zich gelukkig achten met zijn flottielje in de haven van Sallanelle te schuilen. Na enkele dagen lukte het hem aan de blokkerende Engelse schepen te ontsnappen en La Hougue te bereiken. Van daaruit wou men opnieuw de Saint Marcouf eilanden aanvallen; maar de Engelsen waren op hun hoede; de verdediging bleek te sterk te zijn en na een bloedig zeegevecht moest men van een ontschepping afzien. De poging mislukte door een samenloop van ongunstige factoren. Er was ook bij de Franse marine-overheid een gebrek aan continue ingesteldheid om op dit strijdtoneel een ware oorlog te voeren; sommigen beweren zelfs dat al deze verrichtingen slechts als doel hadden de aandacht van de Engelsen van Bonaparte's tocht naar Egypte (mei 1798 tot oktober 1799) af te leiden.

Vervolg

Inséré 06/09/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 06/10/18

Exmar's Barge-Based FSRU Sailing to Singapore

Floating storage and regasification unit (FSRU), which was constructed for Belgium-based owner and operator Exmar, has left the Wison shipyard and is on its way to Singapore.

Once it arrives there, the barge-based unit will undergo site specific modifications before departing to its project destination to commence a long-term employment mid-2018 in line with its time charter commitments.

"This is an important step in the successful implementation of the barge-based regasification strategy of Exmar," the company said.

Built by Wison Nantong shipyard, the FSRU barge was delivered to its owner in December 2017.

It features an LNG storage capacity of 25,000m³ and a re-gasification capacity of 600 MMSCFD. It is the first ever FSRU project undertaken by a Chinese company on EPC basis. This barge-based FSRU serves as a flexible LNG receiving solution which makes considerable reductions in CapEx and lead time possible for project developers, Wison added describing the vessel.

The unit was chartered to an undisclosed company. Exmar informed that more details on the charterer and the FSRU's working location will be released at a later stage.



Inséré 07/09/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 07/10/18

Victory for UK seafaring as Government doubles funding for training

by: Holly Birkett

The annual intake of cadets is to grow by 60% thanks to the Government's plan to double funding for seafarer training – a policy first proposed by the UK Chamber of Shipping and trade union Nautilus. The investment will be offered through the Support for Maritime Training (SMarT) scheme, enabling the annual intake of UK cadets to rise from 750 to 1,200. The funding will increase annually over seven years to fulfil demand, growing to £30 million from the current £15 million.

This will allow a greater number of SMaRT cadets to gain internationally recognised qualifications and train to a higher level. Places will be available at training colleges including Warsash Maritime Academy in Southampton, City of Glasgow College, Lairdside Maritime Centre in Liverpool, Fleetwood Nautical Campus, NAFC Marine Centre, University of Plymouth and the South Shields Marine School. The training places are open to anyone across the UK who has an interest in becoming a navigation officer, engineer or an electro-technical officer. Big-name multinationals like Anglo Eastern Group; BP Shipping, Shell Shipping & Maritime and Maersk Crewing are among the 40 shipping companies that have backed the policy and have pledged to create an extra 450 training positions on their ships, guaranteeing cadets their first job. Enriching and enlarging this highly skilled seafaring workforce will benefit young people throughout their careers, and will add value to the UK maritime businesses in which they ultimately find employment, both at sea and on the shore.



The policy was announced today by Maritime Minister Nusrat Ghani, who said: "We are building the maritime workforce of tomorrow and I want to encourage more young people to consider an exciting and

rewarding career at sea. "By doubling the funding for cadet training, we will help make sure that our engineers and captains of the future can access the right opportunities to reach their full potential. "It will also strengthen the UK maritime sector's position as a world leader and ensure people have the skills they need to help the industry flourish after we leave the EU."UK Chamber of Shipping Chief Executive Guy Platten said:

"Nothing will prove that the UK is open for business quite like seeing more British seafarers arrive in the world's ports. We already recruit people from all backgrounds and all corners of the country, and with this new investment we will be able to create thousands of new opportunities in the years ahead. "The taxpayer sees a £5 return on every £1 it invests in seafarer training, so this funding will see the economy and the workforce, as well as the industry better off. "Seafarers are highly skilled and well paid, and have the opportunity to build a successful long-term career. We know this funding will help us to unlock the talents of more young people, and it goes to show what can be achieved when Government and industry work together. "The UK Chamber has campaigned for SMaRT Plus for the past year, working with the national media, Parliament and Government. In November, the UK Chamber issued a detailed business case, asking the Secretary of State for Transport, Chris Grayling, to double the amount of funding available for seafarer training as soon as possible. The proposal was also sent to the Chancellor of the Exchequer, Philip Hammond and the then Minister of State, Department for Transport, John Hayes.

source: ukchamberofshipping

Inséré 08/09/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 08/10/18

Ship Navigation

BOEKBESPREKING by : Frank NEYTS

Dokmar Maritime Publishers BV in Holland recently issued some interesting maritime titles. One of these is 'Ship Navigation', written by Börje Wallin. 'Ship Navigation' deals with the problems facing a navigator and the methods appropriate to overcoming these in order to reach the destination without hitting shoals or shores. Part of the problem will be "Where am I?" and "In which direction should I steer?". Subsumed under these main topics are a host of other problems, such as how to unearth nautical information, how to develop skill in handling electronic navigational instruments and how to understand their sources of error. Monitoring that the ship's track follows the Voyage Plan is given considerable attention. Last but not least is a continuous emphasis on the need to develop and maintain "situational awareness": In fact, this is often one of the greatest challenges facing the navigator! 'Ship Navigation' provides a description of the practice of modern "terrestrial navigation" and instrumentation, including satellite navigation as well as the use of the compass, radar, echo-sounder, log and visual techniques. Highly recommended.

"Ship Navigation" (ISBN 978 90 71500 34 3), a 304 page hardback publication costs 56 euro, incl. P&P. It can be bought in the specialized bookshop or direct with the publisher, Dokmar Maritime Publishers BV, PO Box 5052, 4380KB Vlissingen, The Netherlands. Phone +31(0)6123506150, Fax +31(0)228.326707, e-mail: info@dokmar.com , website www.dokmar.com.

Inséré 08/09/18 DOSSIER Enlevé 08/10/18

From 1 January 2018 large ships must monitor and report CO2 emissions

As of 1 January 2018, subject to a few exclusions, ships over 5000 gross tonnage ("Relevant Ships") became subject to monitoring and reporting requirements on carbon dioxide emissions (CO2), fuel consumption and cargo carried within all ports under the jurisdiction of a Member State and for any voyages to or from a port under the jurisdiction of a Member State. The new monitoring and reporting requirements for ships were established by the EU Regulation on monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport (Regulation (EU) No. 757/2015 as amended) (the "EU Regulation") which came into force in April 2015.

Background

It is estimated that Relevant Ships account for 55% of all ships calling into EU ports and 90% of related emissions. The monitoring and verification requirements are part of a staged process to understand GHG reduction potential prior to possible pricing of those emissions. There has been talk of including them within the EU ETS subject to any proposals for global agreements on the reduction of GHG from international shipping. The EU Regulation is therefore a key European measure designed to understand how to make shipping 'greener'.

The EU Regulation

The EU Regulation establishes rules for monitoring, reporting and verifying CO2 emissions from Relevant Ships which make voyages that start or finish in an EU Member State port (for further details on the scope and exemptions see our previous lawnow). The EU Regulation has been designed to be compatible with a global data collection system which is being developed by the IMO (effective from 2018). The duty holders directly affected are defined in the EU Regulation as "Companies" meaning "a shipowner or any other organisation or person, such as the manager or the bareboat charterer, which has assumed responsibility for the operation of the ship from the shipowner". Importantly, ships are subject to the EU Regulation regardless of their flag. A limited number of categories of ships are excluded, including warships, naval auxiliaries, fish-catching or fish-processing ships, ships not propelled by mechanical means, and government ships used for non-commercial purposes.

Key compliance dates

From 1 January 2018, Companies are required to monitor emissions for each Relevant Ship on a per-voyage and aggregate on an annual basis by applying the appropriate method chosen in their monitoring plan. The monitoring plan indicating the method chosen to monitor and report emissions and energy efficiency related data for each Relevant Ship should have been submitted to independent verifiers by 31 August 2017.

From 2019, by 30 April of each year, Companies will be required to submit to the Commission and to the authorities of the flag States concerned, an independently verified emissions report concerning the emissions and other relevant information (such as distance travelled, time of journey, type of fuel used and cargo carried) during the annual reporting period for each Relevant Ship under their responsibility.

From 2019, by 30 June of each year all Relevant Ships having performed activities in the previous reporting period and visiting EU ports, must carry on board a valid Document of Compliance ("DoC") issued by an accredited EU Regulation shipping verifier (.i.e. an independently accredited company appointed to assess the veracity of the emissions report). This might be subject to inspections by Member States' authorities.

Implementing Regulations

Importantly, on 4 November 2016 the European Commission published the following pieces of legislation which specify (a) how cargo is to be calculated for different categories of Relevant Ships; and (b) which templates are to be used for monitoring plans, emissions reports and DoCs. Further details are contained in the following:

- Implementing Regulation (EU) 2016/1928 on determination of cargo carried for categories of ship others than passengers ro-ro and container ships pursuant to Regulation (EU) 2015/757
- Implementing Regulation (EU) 2016/1927 setting templates for monitoring plans, emissions reports and DoCs pursuant to Regulation (EU) 2015/757

UK enforcement of the EU Regulation

The EU Regulation is in force and binding but the precise enforcement process is left to Member States. The UK Government has implemented the enforcement process via the Merchant Shipping (Monitoring, Reporting and Verification of Carbon Dioxide Emissions) and the Port State Control (Amendment) Regulations 2017 which entered into force on 1 October 2017 (the "UK Regulations"). The key point to note is that under the UK Regulations a Company could be made criminally liable.

The potential fines should a Relevant Ship:
1. enter or leave a port in the United Kingdom without a valid DoC; and/or
2. fail to keep on board a valid DoC or to present a valid DoC upon inspection,
3. are unlimited in England and Wales and subject to the then statutory maximum in Scotland and Northern Ireland. For instance the current statutory maximum in Scotland is £10,000.

The UK Regulations also amend the Merchant Shipping (Port State Control Regulations) 2011 to make it a requirement for an inspection under those regulations to include a check that the ship is carrying a DoC. This will apply to inspections carried out on and after 30th June 2019. Any impact on these inspections as a result of the proposed exit by the UK from the EU is unknown at this point. Importantly, under the UK Regulations there are wide powers of enforcement including the power:
1. To detain a Relevant Ship by serving it with a 'detention notice' if anyone attempts to navigate it out of a port without a valid DoC; and
2. Where a Member State has informed the Secretary of State that it has issued an expulsion order, refuse entry for the particular Relevant Ship to any port in the UK.
3. The UK Regulations make provision for arbitration in the event that a Company alleges that a Relevant Ship was improperly detained. In the event that an arbitrator finds in favour of the Company following detention of a Relevant Ship, compensation will be payable in respect of any loss suffered in consequence of the detention of the Relevant Ship as the arbitrator thinks fit.

Source: CMS Cameron McKenna Nabarro Olswang LLP

Inséré 10/09/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 10/10/18

Belgium's tanker shipping company Euronav expects to complete its merger with Gener8 Maritime in the second quarter of 2018 as activities on making the deal possible are going as planned.

The merger plans were revealed in December last year and will see the creation of an independent large crude tanker operator with 75-strong crude tanker fleet, subject to regulatory clearance.

The consolidation move is being pursued as both tanker owners struggle with market headwinds arising mainly from newbuilding deliveries in VLCC and Suezmax sectors coupled with restricted crude supply.

Commenting on the company's full-year results for 2017, **Euronav's CEO Paddy Rodgers** said the way to beat the challenging freight rate environment is to leave the market to sort out the issue itself.

"If the illness is low freight rates then the cure is low freight rates as that should drive more ships to be removed from the active global fleet. Euronav notes an encouraging

recent rise in recycling activity but it needs to be sustained before an inflection point in the cycle can be reached," he added.

"Medium- and longer-term prospects for the tanker market remain constructive, underpinned by a solid recurring demand for crude, structural change in financing likely to constrain future vessel supply growth and a likely acceleration in the retirement of older ships from 2017 onward encouraged by environmental legislation on ballast water treatment and particularly from sulfur emissions in 2020."

Namely, a total of 16 very large crude carriers (VLCC) are reported to have been scrapped so far this year, according to VesselsValue's data, breaking already last year's total of 13 VLCC sent for scrap.

This equals to a total 4,682,800 dwt having been scrapped since the start of the year.

Rodgers concluded that the duration of the current challenging freight rate environment will depend on the owners' willingness to scrap older ships and refrain from ordering.

For the full year of 2017, Euronav's profit stood at USD 1.38 million, a huge drop when compared to 2016 profit which reached USD 204 million.

The U.S.-based crude oil shipping company Gener8 Maritime ended the year with USD 168.5 million net loss amid considerable losses stemming from vessel disposal.

The red ink was reported on the back of net income booked for 2016 which came at USD 67.3 million.



Inséré 12/09/18 DOSSIER Enlevé 12/10/18

AIS-based tracking tools transform maritime logistics

It has been a decade since the advent of web-based vessel-tracking tools that leverage real-time and historical AIS data to enhance vessel, port, and terminal efficiency, while reducing costs and increasing safety and security.*

These tools have enabled stakeholders to improve vessel and associated dock and terminal activities during a period of unprecedented growth in crude oil transportation traffic. At the same time, the tools have brought sweeping change in such areas as demurrage reporting, while enabling new capabilities, such as virtual tendering, just-in-time arrivals, and key performance indicator (KPI) benchmarking and trending.

Among the areas most impacted by vessel traffic growth in the last 10 years were Gulf of Mexico ports whose higher volumes were initially driven by finds in the Bakken shale fields, and in West Texas, Mexico, and other locations.



Screen shot of a vessel making a 180 deg turn in the Houston Ship Channel with the help of two tugs.

Banned from being exported, this crude was first used as cheap feedstock and refineries ran to capacity while transporting growing volumes of refined products by water between ports and for export. As the balance between

imports and exports shifted, midstream providers built new terminals supported by a train-and-barge infrastructure primarily between the Bakken fields and Gulf Coast refiners.

The gradual lifting of the crude oil export ban, beginning in 2015, cleared the way to ship up to a million barrels daily of ultra-light US crude to the rest of the world.

Web-based vessel-tracking tools helped manage this first wave of vessel traffic growth, and the industry is now heading into a new period of even faster growth with new traffic dynamics. Midstream operators have added more terminals to accommodate VLCCs that are moving exports from US ports. This is accelerating traffic growth while introducing the more complex dynamics of partial VLCC loading at the berth, as a second, smaller tanker is loaded nearby, followed by a ship-to-ship transfer in the deeper Gulf waters.

Gulf ports have also been impacted by the Panama Canal widening, which has not only increased traffic but also changed its flow. Gulf ports now also support LNG trades to Asia and deregulated Mexican exports, as well as bigger containerships from the Far East whose movements often require restrictions on other traffic.

Even as AIS-based vessel-tracking tools were helping to accommodate vessel traffic growth, they were also changing how that traffic is managed, with greater transparency and collaboration.



For instance, cargo and terminal owners in the early 2000s often came to different conclusions regarding the root causes of demurrage-

inducing delays and who was responsible for penalties. Now, the top oil and gas companies use these tools thus enabling all stakeholders to discuss these issues with vessel operators, using the same information about real-time and historical vessel movements, which ultimately leads to much better collaboration on root-cause identification and correction.

Today's tracking tools have also enabled capabilities, such as just-in-time scheduling based on vessel locations and dock availabilities. As the foundation for today's integrated, web-based terminal management and analytics platforms, these tools give terminal operators a complete overview of all activities.

This contrasts with 10 years ago, when, for instance, tug operators could adjust arrival times at terminals, as there was no way to independently confirm them. Now, dispatch and operations centres benefit from real-time vessel data for all AIS-enabled vessels along the waterway and vessel locations and movements are incorporated into current logistics practices with custom filters, views, and identified fleets to help increase productivity. This also enables terminal and vessel operators to collaborate to improve KPIs in such areas as the average delay time at the berths.

Today's collaborative tools also support initiatives, such as OCIMF's 'virtual tendering' for reducing carbon emissions. Rather than allowing vessels to run at full sea speed toward the load/discharge port within the laycan period and then sit there for several days, terminals identify a vessel's available berthing time well before arrival. The vessel then slows to accommodate the jetty availability, but is allowed to log arrival time as though she had proceeded at charter speed.

AIS-based tools make this possible by accurately predicting arrival times, considering weather conditions and other external factors, plus helping to manage subsequent vessel scheduling in a manner that is flexible enough to support berthing upon arrival.

Rising vessel volumes and changing traffic patterns over the past decade have created a growing need for improved visibility and transparency, stronger safety and security, and better ways for terminal and vessel operators to work together.

Collaborative AIS-based vessel-tracking tools and services have met these challenges while creating new opportunities to improve efficiencies and to operate against KPIs in ways that benefit all stakeholders.

*This article was written by Robert Kessler, program manager, Maritime Global Data Solutions, Oceaneering International.

Inséré 14/09/18 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 14/10/18

Een Antwerps zeeman: marine-officier en zeereeder Joseph Muskeyn 1763-1842 (II)

Muskeyn, die nu bevel had gekregen zijn eenheden tussen La Hougue en Le Havre te verdelen, kon nog vanuit deze havens enkele raids ondernemen en de vijand gevoelige slagen toebrengen.

In een dergelijke aangelegenheid op het einde van de maand mei 1798 was Muskeyn met zijn flottielje uit Le Havre vertrokken, toen hij van vissers kon vernemen dat twee Franse korvetten, de *Vésuve* en de *Confiante*, door een tiental Engelse oorlogsschepen aangevallen werden. Om aan deze overmacht te ontsnappen hadden de twee korvetten zich laten stranden; een ervan, de *Confiante*, werd door de Engelsen in brand gestoken. Muskeyn snelde met zijn schepen ter hulp van de tweede; na een lang zeegevecht bracht hij acht stukken geschut aan land om vanuit de duinen de vijand te beschieten, die aldus op de vlucht werd gedreven; daarna kon hij de *Vésuve* veilig naar Le Havre terugbrengen. Na dit treffen en al de andere ervaringen van de flottielje kon Desbrière, de geschiedschrijver van de landingspogingen, de conclusie trekken dat de flottieljeboten ook grote oorlogsschepen met succes konden bestrijden; de manschappen hadden vertrouwen gekregen en de aanvoerders ervaring opgedaan... Nochtans zou het nog drie jaar duren eer men deze schepen opnieuw zou aanwenden.

Inderdaad het Franse Directoire was ondertussen tot een meer afwachtende houding tegenover Engeland gekomen, een période d'abandon, zoals Desbrière het uitdrukt. En zo gebeurde het dat op het einde van de zomer van 1798 de flottielje van Muskeyn in Le Havre opnieuw ontbonden werd.

Dit belette niet dat er toch nog plannen werden voorbereid. In de zomer van 1799 werd aan een hoger zeeofficier, admiraal Leissègues, opgedragen een inspectietocht langs de kusten van Antwerpen tot Saint-Malo te ondernemen. Kapitein-ter-zee Muskeyn werd hem als adjunct toegevoegd.

Muskeyn werd ongetwijfeld gekozen om zijn kennis van de kusten, de havens en de waterwegen in bedoelde gebieden en om zijn ervaring van de navigatie in die wateren. Hij zou degenen die hem benoemd hadden zeker niet teleurstellen. Gedurende heel de tocht toonde hij zich bijzonder actief en tevens bevoegd.

In zijn eindverslag spreekt Leissègues zich zeer lovend uit over zijn adjunct en brengt tevens hulde aan zijn ijver en activiteit, aan zijn kennis van de lokale omstandigheden en ervaring in de navigatie van lichte vaartuigen.

In de fase van het onderzoek met betrekking tot de loop van de Schelde van Antwerpen tot Vlissingen werden zijn kennissen bijzonder op prijs gesteld door de admiraal, die niet aarzelde zijn adjunct warm aan te bevelen voor de nakende reorganisatie van de Franse marine.

En nochtans ... alle lovende aanbevelingen ten spijt, toen de voorziene reorganisatie van de marine een goed half jaar later, nl. op 14 augustus 1800, doorging', werd kapitein-ter-zee Muskeyn niet weerhouden; op 19 november kreeg hij van de Minister van Marine officieel bericht van zijn ontslag.

Na al zijn inspanningen en volledige inzet moet het voor hem een zeer zware slag geweest zijn. In een brief klaagt hij erover dat hij „in de bloei van zijn leven ontslagen werd en dat hij, na een vaste bediening in de Zweedse vloot te hebben opgegeven, een beter lot in zijn nieuw vaderland had kunnen verwachten". Hij heeft zelfs herhaaldelijk moeten aandringen om de hem nog verschuldigde wedden en het door de wet voorziene pensioen te mogen

ontvangen; hij had, zo schrijft hij, „na 11 maanden nog niets ontvangen en beschikte over geen andere bestaansmiddelen". De pensioenskwestie werd echter weldra geregeld en op 1500 Fr. vastgesteld, twee jaar later tot 1200 Fr. herleid, maar nadien tot aan zijn dood op het oorspronkelijke bedrag teruggebracht.

Zo kwam er een abrupt en gedwongen eind aan de militaire carrière van onze Antwerpse zeekapitein; na al die jaren actie en beweging, verantwoordelijkheden en risico's in vreemde landen en zeeën, moest de 38-jarige zeeofficier zich nu aan een nieuw leven, het burgerleven, in zijn geboortestad trachten aan te passen. Toen Muskeyn naar Antwerpen terugkeerde, bleef hij zijn zeemansroeping getrouw, maar richtte zich naar de handelscheepvaart; het zou dus een kalmer leven worden, een soort anti-klimax na de woelige oorlogservaringen. Op gebied van koopvaardij was de toestand in Antwerpen toen niet erg schitterend. De vrijheid van scheepvaart op de Schelde was weliswaar door de Fransen hersteld, maar in feite was er gedurende heel die periode zeer weinig beweging omreden van de oorlog met Engeland.

Anderzijds, juist om diezelfde reden heerste er te Antwerpen, althans na het bezoek van Bonaparte in 1803 een intense bedrijvigheid om van Antwerpen een oorlogshaven te maken; nieuwe dokken werden gegraven, nieuwe scheepswerven aangelegd. Antwerpen werd de basis van een vloot eenheid, de Escadre de l'Escaut, die trouwens in het verweer tegen de Engelse aanval op Walcheren en in de zeeslagen in de Noordzee ingezet zou worden.

Men kan zich het spijt inbeelden van ex-zeeofficier Muskeyn, die in zijn eigen stad de stille getuige moet zijn van al die activiteit, die hem nauw aan het hart moest liggen, met zeeofficieren die hem zeker bekend waren en met plannen voor een landing in Engeland volgens zijn opvattingen en een tactique die door hem eerst werd ontworpen en waarbij hijzelf niet meer zou betrokken zijn.

Maar de dappere en ondernemende oud-militair was zeker niet een man om bij de pakken te blijven zitten; de tijd van de oorlogsmarine was voorbij, dan maar zich toeleggen op koopvaardij en havenactiviteiten. En inderdaad, de aangehaalde levensbeschrijvingen melden een hele reeks diensten en opdrachten waarbij hij bedrijvig zou geweest zijn: handelsrechtbank, scheepsinspectie, zeereederij, zeeverzekeringen, scheepsbouw; tevens zou hij zijn medewerking verleend hebben aan verschillende officiële commissies betreffende o.a. loodsenorganisatie, zeevaartonderwijs, zeevisserij. Over al deze activiteiten was het niet mogelijk documenten terug te vinden. Voor sommigen ervan echter zijn er wel enkele belangwekkende gegevens bewaard gebleven.

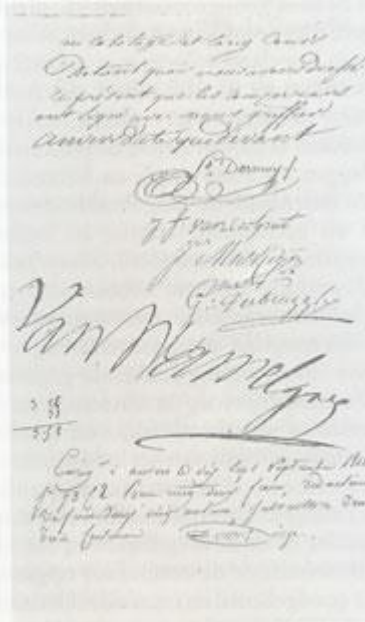
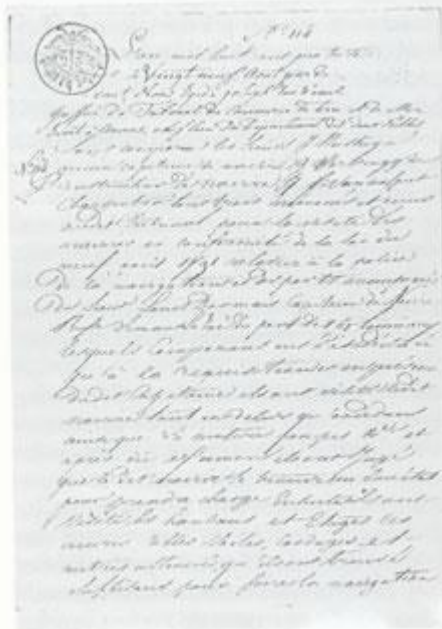
Dat men vrij vroeg na zijn terugkeer Muskeyn's technische kennis en ervaring erkende en waardeerde blijkt uit zijn benoeming in 1802 tot lid van de commissie voor de organisatie van het loodwezen op de Schelde. Het was immers gebleken dat er een echte nood bestond aan ervaren loodsen voor de navigatie tussen Antwerpen en Vlissingen. De commissie moest een reglement opstellen over de oprichting, de prestaties en de bevoegdheid van een loodsdienst op de Schelde. Het voorstel van Reglement door de commissie opgesteld, werd door de Minister op 14 oktober 1802 goedgekeurd en onmiddellijk daarna, op 28 november reeds, werd in Antwerpen de administratie van het loodwezen door de diensten van de Prefect van het Departement ingericht.

Muskeyn heeft in deze commissie een zeer positieve bijdrage geleverd, zoals hijzelf in een brief aan het Stadsbestuur met een zekere trots nadien kan vermelden.

In hetzelfde jaar 1802 werd er aan Muskeyn een andere, meer betekenisvolle opdracht toevertrouwd. De Rechtbank van Koophandel moest ingevolge de wet van 13 augustus

1791 (loi sur la police de la navigation et des ports) de scheepsinspectie in de haven invoeren.

De rechtbank richtte zich tot Muskeyn om daarvoor een vaste commissie te vormen en het bestuur ervan op zich te nemen. De Commissie werd op 19 augustus 1802 opgericht als "Commission du Tribunal de Commerce pour la Visite des Batzemens »



Attest van Scheepsbezoek bij afvaart
Rijksarchief, Beveren-Waas

in het Nederlands Commissie tot het examineren der schepen". Dezelfde commissie bestaat trouwens nog altijd onder de benaming „Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel". Muskeyn mag dus terecht als stichter en eerste voorzitter beschouwd worden van deze voor onze scheepvaart en onze haven zo belangrijke instelling. Hij zou de verantwoordelijkheid ervan blijven waarnemen, ook nog later onder het

Hollands en onder het Belgisch bewind.

De functie van de Commissie bestond erin een scheepsbezoek in te stellen bij vertrek en bij aankomst van de zeereis en ook in geval van averij; later zouden er nog andere taken toegevoegd worden. Bij aankomst van het schip werd „de sluiting der luiken en de staat der stuwijng" nagegaan; bij vertrek werd vastgesteld of het schip in staat was lading in te nemen en een zeereis te ondernemen.

De activiteit van de Commissie kan men volgen aan de hand van de talrijke bezoeksattesten welke op de Rechtbank van Koophandel bewaard moesten worden; ze waren telkens door de experts ondertekend.

Diezelfde fiere handtekening van Muskeyn, die eertijds onder rapporten van dappere krijgsverrichtingen stond, vindt men nu terug onder nuchter-zakelijke verklaringen van luikennazicht en averijconstataties ... het is wel een treffend contrast.

Voor de experts was deze scheepsinspectie zeker geen sinecure; geregeld elke dag of om de twee dagen, maar soms ook twee of driemaal per dag, werd er op de commissie beroep gedaan; het moest dan wel een geloop zijn van de ene kaai naar de andere ... en of er een dienstwagen of -koets ter beschikking werd gesteld wordt ook nergens vermeld. De haven was weliswaar in deze eerste helft van de 19e eeuw nog beperkt tot de Schelde-kaaien en de twee eerste dokken.

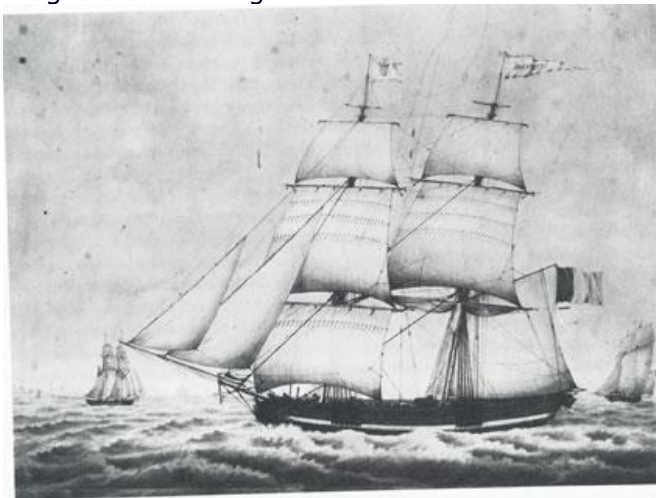
In 1814, bij de intrede van de geallieerde legers in Antwerpen, hetgeen het einde betekende van het Franse bewind, wilde de Rechtbank in haar laatste vergadering onder het vroeger regime, op 12 mei 1814, aan de voorzitter van de Commissie een bijzondere hulde brengen; een plechtige verklaring werd afgelegd, waarvan hem een brevet werd aangeboden; daarin prees men „zijn eerlijkheid, ijver, competentie en kennis van de scheepvaartwetten", alsook dat hij zijn functies had vervuld „met de algemene en volledige tevredenheid van de handelswereld en zonder dat er ooit één enkele klacht tegen hem werd geuit".

Daar Rechtbank en Commissie hun taken voortzetten onder het Nederlands en later het Belgisch bewind, bleef Muskeyn zijn voorzitterschap behouden. Muskeyn heeft deze opdrachten tot enkele jaren voor zijn overlijden uitgevoerd; tot in 1839 — hij was toen 76 jaar oud — vindt men attesten door hem ondertekend. Of zijn ontslag in 1839 min of meer afgedwongen werd, zoals zijn medeexpert Gras het beweert, is niet duidelijk.

Na zijn aftreden echter schreef Muskeyn nog aan de Minister om de wens uit te drukken zijn lange ervaring nog op enige wijze in dienst te kunnen stellen van scheepsvaart en haven; de Minister antwoordde zeer vriendelijk om hem voor dit „loffelijk en belangloos” aanbod zijn dank te betuigen.

Kort na de instelling van de commissie voor het scheepsbezoek zou Muskeyn een nogal pijnlijke teleurstelling oplopen. Begin 1803 moest er een havenkapitein voor Antwerpen benoemd worden. Muskeyn stelde zich kandidaat en schreef ook naar Parijs voor aanbevelingen. Ondanks zijn schitterende dienststaat werd hij niet benoemd en gaf de Antwerpse maire de voorkeur aan een andere kandidaat die de gunst van de Franse Préfet d'Herbouville genoot, maar zeker niet de titels van Muskeyn kon voorleggen. Deze schreef nog een lange brief aan de leden van de stadsraad, waarin hij gewag maakt van zijn graad van kapitein-ter-zee en van zijn Antwerps burgerschap; het kon echter niet baten. Was het misschien nog de herinnering van de onpopulaire anwervingscampagne van 1795 die hem nu nog parten speelde?

Indien de scheepvaart en de havenactiviteiten zich slechts moeilijk onder het Franse bewind konden ontwikkelen, kwam er sedert 1815 onder het Hollands regime een ware heropleving. Er werden toen talrijke rederijen opgericht; in 1830 waren er niet minder dan 95 rederijen met samen 196 schepen in de Belgische havens gevestigd. Het is waarschijnlijk dat in het raam van deze heropleving ook Muskeyn zijn rederij stichtte. Alhoewel het niet mogelijk is te weten wanneer de onderneming begon, kan men aannemen dat ook hij van dit gunstig klimaat gebruik heeft gemaakt. Over de verrichtingen van de rederij zijn er geen documenten overgebleven. In de bewaarde registers van de classificatie maatschappij Bureau Veritas staat er voor 1829, jaar van het eerste register, een schip op Muskeyn's naam ingeschreven, de Josephine, een brik van 280 ton, en voor 1830 komt er een tweede bij, Vrede of Paix genaamd, een brik van 120 ton. Beide schepen werden regelmatig in de vaart op Rio-de-Janeiro ingezet; er wordt trouwens vermeld dat de schepen van Muskeyn de eerste waren om na 1830 de Belgische vlag in een Braziliaanse haven te vertonen.



Aquarel voorstellend de Antwerpse brik „Josephine” van de rederij Muskeyn

Voor einde 1835 is er van de rederij Muskeyn geen enkele vermelding meer te vinden. Van de schorsing van het bedrijf zijn er al evenmin bescheiden bewaard als van de oprichting ervan. In de aangehaalde Veritas-registers blijft de Josephine van reder Muskeyn vermeld tot in 1835, het tweede schip Vrede (of Paix) tot in 1833. In de officiële lijst van de Belgische koopvaardij.

Het is ook in het teken van deze heropleving van de koopvaardij dat het initiatief van Muskeyn moet gezien worden om het eerste Zeemans Collegie

in Antwerpen op te richten. De vereniging werd op 3 juni 1819 officieel gesticht en de statuten op de vergadering van 18 juni 1819 goedgekeurd. Muskeyn werd zelf Directeur-

President, Penningmeester werd zijn schoonbroeder L. Vermoeien en F. Baele werd Secretaris.

De vereniging die was „zaemen gesteld uyt vaerende en rustende zeecapiteins" zou tweemaal per week vergadering houden. Verder werden er ook „zeekaerten, boeken, atlanten en papieren" ter beschikking van de leden gesteld.

Een belangrijk artikel van de „Reglementen" voorzag dat elk lid bij zijn aankomst van overzee binnen de acht dagen aan het Collegie zou mededelen „al het merkwaardige der Navigatie hetwelk tot nut van het Collegie dienende is", en dit vooraleer daarvan in het publiek te spreken; zodat er een soort van particuliere inlichtingsdienst werd ingericht. Er was inderdaad in die tijd een echte behoefte aan betrouwbare informatie over schepen en vaarroutes. Volgens sommigen zou zelfs dit aspect de hoofdbedoeling van de vereniging geweest zijn. Later zou de voorzitter in een brief van burgemeester van Ertborn het nog eens uitdrukkelijk bevestigen dat het Collegie moest worden „een middenpunt van eene belangrijke en uitgebreide correspondencie, zoo door alle de publieke zee en koophandel berigten, als door de bijzondere informatie harer leden".

Op 1 augustus 1819 was het reeds zover gekomen dat „de plechtigheid van de opheysing der vlagge" in tegenwoordigheid van provinciegoeverneur Pycke kon geschieden.

De vereniging gaf ook reeds vroeg blijk van haar sociale bezorgdheid; na enkele maanden werd er een hulpkas ingesteld om zowel de behoeftige zeelieden zelf als de weduwen en kinderen van de overledenen te kunnen bijstaan; de leden van het Collegie kenden maar al te goed de gevaren van de scheepvaart in die tijd en de soms dramatische gevolgen ervan voor de overlevenden. Ook blijkt er uit de rekeningen en briefwisseling dat er financiële steun werd verleend aan de in Antwerpen gevestigde Zeevaartschool.

Het Antwerps Collegie vond onmiddellijk navolging elders; in augustus 1819 werd er een zeemanscollege opgericht te Oostende, in 1822 te Amsterdam en in 1830 te Groningen.

Muskeyn zelf zou voorzitter blijven van de vereniging tot er een einde aan kwam in 1837, zoals verder zal vermeld worden.

Met de Omwenteling van 1830 kende ons land opnieuw een ander bewind. De revolutie-tijd zou voor Antwerpen en voor de haven een periode van desorganisatie, van onzekerheid en van onveiligheid zijn, waarbij men nogmaals op Muskeyn's toewijding en advies meermalen zou beroep doen.

Toen in november 1830 de stad zich in geldnood bevond, omdat er allerlei kosten gerezen waren en vooral omdat men, om een volksberoering te voorkomen, aan de arbeidende klas werk wou verschaffen, vond men er geen ander middel op dan de voornaamste inwoners persoonlijk naar het stadhuis te ontbieden en ze te verzoeken op een vrijwillige lening in te schrijven. Als een van die „bijzonderste burgers" werd Joseph Muskeyn ook uitgenodigd; hij was bij de eerste 25 inschrijvers en ondertekende voor 500 gulden.

Voor het jaar 1831 willen we nog een incident vermelden dat kenschetsend is voor de man en ook voor de tijd. In augustus 1831 werd Muskeyn gans onverwachts door Minister Demeulenaere tot „Directeur provisoire du Pilotage d'Anvers" benoemd. Hij schreef onmiddellijk naar de stadsmagistraat om de dag van de vereiste eedaflegging vast te stellen; met zijn typische bereidheid en ook zelfvertrouwen schrijft hij „hoe moeilijk de opdracht ook schijnt, ik zal alles in het werk stellen om ze waardig te volbrengen. Dertig jaren activiteit in de koopvaardij te Antwerpen zijn een waarborg voor dit vertrouwen". Maar, helaas, de benoeming berustte op een misverstand; de Minister had onbewust geen rekening gehouden met de prerogatieven terzake van de Antwerpse Kamer van Koophandel; deze reageerde nogal hevig en na een drietal weken moest de benoeming ingetrokken worden.

Betreffende de gebeurtenissen van 1831 verhaalt de Journal du Commerce d'Anvers in Muskeyn's overlijdensbericht een merkwaardige tussenkomst van hem in het Comité de

défense. In oktober 1831 had men, om een raid van de Nederlandse vloot op de Schelde naar Antwerpen te beletten, het plan opgevat in de stroom bij het Noordkasteel in de bocht van Austruweel een groot schip, de James Scott, te laten zinken en aldus de toegang tot Antwerpen te blokkeren. Muskeyn bestreed dit plan met klem; hij besepte dat eens zulk een zwaar schip met zijn haast onverwoestbare houten gebinten in de stroom zou gezonken zijn, het zeer lang zou duren eer men het zou kunnen lichten, ondertussen zou de haven gedurende lange tijd voor de schepen ontoegankelijk zijn en het scheepsverkeer naar andere havens afgeleid worden. Hij kon de leden van het Comité overtuigen; men verzaakte dan ook aan het plan en de reeds overeengekomen verkoop van het schip aan de regering werd ongedaan gemaakt. Door zijn vastberaden optreden heeft hij toen de haven van een grote ramp kunnen redden.

Muskeyn herinnerde zich waarschijnlijk een soortgelijk incident bij de inval der Engelsen op Walcheren in 1809. Toen had Lodewijk, koning van Holland, in een paniekstemming reeds het bevel gegeven een schip met stenen en zand volgeladen in de Schelde te laten zinken. De Franse bevelhebber Bernadotte kon echter de uitvoering van deze voor de haven zo noodlottige maatregel nog tijdig beletten. De geschiedschrijver van de gebeurtenissen voegt eraan toe „la révocation de cet ordre ranima les esprits abattus des commerçants d'Anvers”.

In het onafhankelijk België werden aan Muskeyn nieuwe taken opgedragen. Op 11 maart 1832 werd hij tot lid van de Gemeenteraad gekozen. Van de toen gekozen Raad getuigt een tijdgenoot dat hij nu „is samengesteld uit uitgesproken voorstanders van de nieuwe orde der zaken”. Hij zou in de Raad zetelen tot in 1836. Uit de verslagen van de z.g. Conseil de Régence kan men wel zijn stipte aanwezigheid op haast alle vergaderingen noteren. Over zijn persoonlijke inbreng echter kan men slechts gissen; de tussenkomsten van de leden worden steeds anoniem gerapporteerd; ook van de regelmatig in de schoot van de Raad gevormde commissies worden de leden niet vernoemd. Het ligt echter voor de hand dat raadslid Muskeyn ook zijn deel had in al die werkzaamheden, vooral wanneer het zeevaart- of havenaangelegenheden betrof.

Eenmaal wordt hij bij name vermeld, nl. toen hij op de vergadering van 30 oktober 1832 een motie had ingediend tot herstel van „de school voor scheepsbouw” (école d'architecture navale) . Muskeyn bedoelde de afdeling Scheepsbouw van de Antwerpse Academie voor Schone Kunsten, waarvan de in 1827 overleden titularis nog altijd niet vervangen was. Op 22 februari 1834 zou de Raad een nieuwe professor benoemen.

Muskeyn's voornaamste verdienste in deze periode was wellicht zijn activiteit in de schoot van de tweede Openbare Veiligheidscommissie. Een eerste zulke commissie had van einde oktober 1830 tot 30 augustus 1831 gefungeerd; de tweede duurde van 16 oktober 1831 tot 31 januari 1833. De commissies werden door de militaire overheid opgericht als gevolg van het invoeren van een staat van beleg voor de stad. Hun taak bestond erin zowel voor de Staats- als voor de stadsveiligheid te zorgen; dit behelsde vooral de van spionage verdachte elementen in het oog te houden, eventueel te laten aanhouden en te ondervragen, maar ook zich met het probleem van de werkloosheid bezig te houden, die een constante bedreiging voor de openbare orde betekende. De commissie bestond uit een zestal personaliteiten van de stad; in maart 1832 aanvaardde Muskeyn, de onvermoeibare— hij was toen 69 jaar oud en was zopas tot de gemeenteraad toegetreden — ook lid te worden van de commissie; na een paar maanden werd hij tot voorzitter verkozen en zou het blijven tot aan de ontbinding in januari 1833. De benoeming tot commissielid betekende een bewijs van integriteit en van vaderlandsliefde, maar vergde ook vastberadenheid en toewijding. De commissie zetelde op het stadhuis en vergaderde dagelijks „parfois en permanence”. De bewaarde documenten geven een beeld van de werkzaamheden, nl. het Rapport journalier, waarin de courante bevindingen: gemoedstoestand van de bevolking, verdacht verkeer in en rond

de stad of op de stroom, arrestaties, genoteerd werden, verder ook processen verbaal van ondervragingen, enz. De commissie is werkzaam geweest tot het einde van de staat van beleg, namelijk tot 31 januari 1833.

Muskeyn moest zich in heel die periode bijzonder verdienstelijk hebben getoond. Toen in 1832 de Belgische regering collectieve onderscheidingen aan de gemeenten voor hun aandeel in de onafhankelijkheidsstrijd zou uitreiken, werd ook Antwerpen bij die gemeenten gerekend en moest er dus in Brussel door een Antwerpse delegatie een erevaandel in ontvangst worden genomen. Daarvoor zou men personen kiezen welke in die aangelegenheden hadden uitgeblonken. Antwerpen koos op 19 september 1832 drie afgevaardigden en twee plaatsvervangers. Muskeyn was tweede plaatsvervanger en was dus niet van de partij om op 27 september in Brussel aan de ceremonie deel te nemen; maar zijn benoeming als plaatsvervanger was reeds een onderscheiding op zich zelf. Een jaar later echter in juli 1833 mocht hij toch naar Brussel afreizen; hij werd nl. gekozen om samen met de Burgemeester en twee andere raadsleden aan de koning de gelukwensen van de stad bij de geboorte van een erfprins aan te bieden.

Enkele jaren vóór zijn dood moest Muskeyn het nog beleven dat er een einde kwam aan het Zeemans Collegie dat hij had gesticht en waarvan hij voorzitter was gebleven. In 1830 had de Belgische koopvaardij een periode van inzinking gekend die haar weerslag had op de vereniging. In 1835 werd nog de naam van Muskeyn met de titel „voorzitter van het Zeemans Collegie" voor de beheerraad van de nieuwe Zeevaartschool voorgedragen.

In het begin van 1837 was er zelfs nog een plotse opflakking; in februari werden zowel de Provinciegouverneur⁷⁸ als de Burgemeester⁷⁹ aangezocht om het erelidmaatschap van de vereniging te willen aanvaarden. Samen met de brief van de Gouverneur werd er een lijst van 28 ereleden en van 47 effectieve leden toegezonden. Men is des te meer verwonderd dat op 24 november van hetzelfde jaar Muskeyn moest melden dat zijn Collegie had opgehouden te bestaan.

Zo kwam er een roemloos einde aan wat met veel geestdrift en overtuiging in 1819 werd opgericht. Muskeyn kon natuurlijk niet vermoeden dat er twintig jaar later in 1857 een nieuw en definitief zeemanscollege zou ontstaan voor hetwelk een bloeiende toekomst was weggelegd.

Muskeyn bleef actief tot enkele jaren vóór zijn overlijden. We zagen dat de rederij waarschijnlijk in 1835 werd opgedoekt, — hij was toen 73 jaar —, zijn mandaat in de Antwerpse gemeenteraad verliep in 1836, het Zeemans Collegie had in 1837 opgehouden te bestaan; de scheepvaartinspectie echter bleef hij tot in 1839 beoefenen.

Tot die datum vinden we regelmatig attesten door hem ondertekend. De laatste van deze routine-attesten zijn van 26 maart 1839, dag waarop hij nog bij drie scheepsbezoeken betrokken was.

Op 12 april 1839 heeft hij nog als deskundige een lange getuigenis afgelegd in verband met een aanvaring op de Schelde bij Rupelmonde; hij had er een grondig onderzoek met ondervraging van getuigen ter plaatse ondernomen; er komen ook bijzonderheden bij te pas over de gebruikelijke stuwingsmethoden in de binnenvaart en over de windtoestanden in die streek die, zo verklaart hij, door hem goed gekend is omdat hij er meermalen heeft vertoefd. In dit verslag noemt hij zich „rentier, exofficier visiteur du Tribunal de Commerce"; deze woorden laten vermoeden dat hij zich toen uit de Commissie van de Rechtbank heeft teruggetrokken.

Nadien wordt hij tenminste nog eenmaal geciteerd, nl. als mede-expert voor de keuring op de werf van een in aanbouw zijnde schip dat, om voor subsidiëring in aanmerking te komen, driemaal moest onderzocht worden; dit gebeurde op 16 juni 1838, op 26 februari en op 12 juni 1839. Deze is dan ook de laatste activiteit die we hebben kunnen noteren.

Voor de drie laatste jaren van zijn leven worden er geen sporen van enige bedrijvigheid meer gevonden. Voor een anders zo actief man, moet men dus wel aannemen dat hij voortaan door ziekte of zwakke gezondheid geen opdrachten meer kon aanvaarden, of eenvoudigweg dat het hem op zijn ouderdom niet meer mogelijk was op schepen te klauteren en in hun ruimen neer te dalen, zoals het voor een degelijk onderzoek moest gebeuren.

Gedurende deze jaren kunnen we hem nog voorstellen, de oude kapitein op rust, thuis in zijn woning aan de Pieter Potstraat (huidig pand: Grote Pieter Potstraat 1), in zijn boeken verslonden, met het gepraat van zijn papegaai zich amuserend, of misschien nog op wandel langs de hem zo vertrouwde kaaien met zijn „zienbuis" gewapend en de vertrekkende of aankomende schepen naspeurend.

Muskeyn overleed op 12 juni 1842 op 79-jarige ouderdom. Als oud-zeeofficier kreeg hij een uitvaart met militaire eerbewijzen. Hij werd op het kerkhof van St. Laurentius begraven; op zijn grafzerk werd zijn titel van kapitein-ter-zee vermeld.

Het overlijden van de kapitein ging niet onopgemerkt voorbij. In, de diverse dagbladen werden bijzonderheden uit zijn merkwaardige en veelzijdige carrière aangehaald; unaniem werd ook herinnerd aan de diensten die hij aan scheepvaart, haven en stad had bewezen. Antwerpen had waarachtig „een haerer onderscheydenste burgers" verloren, zoals het blad *Den Antwerpenaer* (16 juni 1842) het uitdrukte.

Uit het levensverhaal van Joseph Muskeyn, de voorzitter van het eerste Zeemans Collegie, blijkt duidelijk dat het man was van uitzonderlijk formaat. Hij komt ons voor als een typische man van de daad, ondernemend en zelfbewust, durvend en dapper in de actie, maar tevens ook schrander in het uitdenken en uitvoeren van nieuwe opvattingen en plannen.

Hij durft het aan als jonge zeeman dienst te nemen in de zeemacht van het afgelegen Zweden en bekomt er weldra door zijn moed en vastberadenheid onderscheidingen en eervolle functies.

Als 32-jarige officier verzaakt hij vrijwillig aan een veelbelovende toekomst in Zweden om een nieuwe carrière te beginnen in Frankrijk. Aldaar aarzelt hij niet zijn ideeën aan het Directoire voor te leggen en is bereid ze onmiddellijk in de praktijk om te zetten.

Het verhaal van zijn diensttijd in Frankrijk getuigt van een verbluffende werkkraft; het was een onophoudelijke opeenvolging van expedities en verplaatsingen, van stafwerk te land en militaire actie op zee, en daarbij nog een haast ononderbroken correspondentie met de Minister van Marine te Parijs.

Ook na zijn terugkeer in Antwerpen heeft Muskeyn zich in deze voor hem weer gans andere omgeving vrij vlug een positie van aanzien kunnen verwerven en heeft er met raad en daad voor de belangen van zijn stad met haar scheepvaart en haven geijverd. Muskeyn's leven was zeker geen banaal leven, maar een leven vol beweging en activiteit, in oorlog en in vrede, een leven ook vol contrasten: schitterende successen en enkele pijnlijke ontgoochelingen, omgang met prinses en ministers en daarna soms miskennis in eigen omgeving en stad, met toch altijd de bereidheid nieuwe opdrachten en diensten te aanvaarden. Een leven dat onwillekeurig aan het manhaftig ideaal van het gekende If-

gedicht van Kipling herinnert:
If you can meet with Triumph and Disaster
and treat these two impostors just the same ...
If you can make one heap of all your winnings,
and risk it on one turn of pitch-and-toss;
...
If you can talk with crowds and keep your virtue,
or walk with kings — nor lose the common touch; ...
Then you'll be a man, my son!

L. BAUDEZ, S.I. Prof. emer. UFSIA
P.S. In 1984 werd aan de 78e promotie studenten van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen de naam gegeven van „Promotie kapitein-ter-zee Joseph Muskeyn" (*Nautilus*, nov. 1984, bl. 212-213)

Inséré 15/09/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 15/10/18

MARPOL Amendments Enter into Force

Ship fuel oil reporting requirements and amendments to the regulation for the prevention of pollution by garbage from ships have entered into force, the International Maritime Organization (IMO) informed.

Entered into force on March 1, ship fuel oil consumption data reporting requirements are aimed at enhancing the energy efficiency of international shipping. The data collection will begin on January 1, 2019, with data reported to IMO at the end of each calendar year. As explained, the data collection system is intended to equip IMO with concrete data on fuel oil consumption, which should assist member states in making decisions about any further measures needed to enhance energy efficiency and address greenhouse gas emissions from international shipping. The mandatory requirements were adopted by IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC) in 2016, through amendments to chapter 4 of annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL).



Under the new Regulation 22A on Collection and reporting of ship fuel oil consumption data, ships of 5,000 gross tonnage and above are required to collect consumption data for each type of fuel oil they use, as well as other, additional, specified data including proxies for transport work. These ships account for approximately 85% of CO₂ emissions from international shipping. In addition, on or before December 31, 2018, in the case of a ship of 5,000 gross tonnage and above, the mandatory Ship Energy Efficiency Management Plan

(SEEMP) is to include a description of the methodology for collecting the data and the processes that will be used to report the data to the ship's flag state. Amendments to MARPOL Annex V on Prevention of pollution by garbage from ships also entered into force on March 1, 2018. They relate to cargo residues of products which are hazardous to the marine environment (HME) and a new Garbage Record Book format. In particular, the amendments require the shipper to declare whether or not they are classed as harmful to the marine environment. A new appendix provides criteria for the classification of solid bulk cargoes.

Additionally, the new form of Garbage Record Book is divided into two parts, the one applicable to all ships and another required for ships that carry solid bulk cargoes.

Furthermore, a new category of e-waste has been included into the GRB.

Amendments to update Form B of the Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate, in relation to segregated ballast tanks, also entered into force on March 1, 2018.

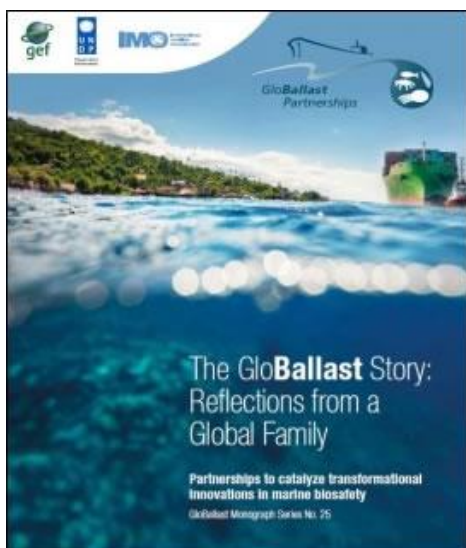
Inséré 16/09/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 16/10/18

Euronav Secures Loan for Four Ice-class Suezmaxes

Tanker shipping company Euronav has secured a loan facility providing financing for four ice-class suezmax newbuildings under construction by Hyundai Samho Heavy Industries Co., Ltd., two of which have recently been delivered with the remaining two scheduled for delivery later in 2018. Watson Farley & Williams LLP (WFW) said it acted for Crédit Agricole Corporate & Investment Bank in relation to a \$173.5 million loan facility for Euronav NV signed on March 22, 2018. The commercial lenders were Crédit Agricole Corporate & Investment Bank, BNP Paribas Fortis SA/NV and Sea Bridge Finance Limited and The Export-Import Bank of Korea acted as ECA lender. WFW also acted for ING Belgium SA/NV on a \$220 million loan facility for Euronav and International Seaways signed on March 29, 2018 to refinance the FSO AFRICA and FSO ASIA, and to provide general working capital. Mandated lead arrangers were ING Belgium SA/NV and ABN AMRO Bank N.V. WFW also assisted with a related \$10m guarantee facility provided by ING Belgium SA/NV. London Maritime partner, Michael O'Donnell led the WFW teams advising on both loan facilities. He was assisted by Associates Nigel Willis on all facilities, Kathryn Palmer on the Crédit Agricole facility and Philip Arcoumanis on the ING facilities. WFW Athens provided Greek law advice on the Crédit Agricole facility for the two delivered ships registered on Greek flag (Partner Marisetta Marcopoulou and Associates Valina Giouzelaki and Manos Pontikis), with WFW New York giving Marshall Islands assistance in relation to the ING facilities (Partner John Benson and Associate Amma Ofori).

source: maritimeprofessional

Inséré 16/09/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 16/10/18



The GloBallast Story: Reflections from a Global Family

Shipping is a great connector between continents, countries and cities—about 80 percent of international trade relies on shipping. However, global shipping is also a significant source of the spread of invasive alien species when ship's ballast water is not managed properly. Invasive alien species often disrupt the local ecosystems, threaten local economies and livelihoods, cause diseases,

and can even cause the loss of human life. Moreover, experience shows that once invasive alien species have been introduced and established, they are virtually impossible to eradicate. Preventing their arrival in the first place is the best strategy. This was the fundamental rationale for GloBallast. For more than a decade – in partnership with IMO and UNDP – GloBallast has mobilized a broad coalition of more than 50 countries, shipping lines, port authorities and other stakeholders around a bold vision to eliminate ballast water as a key conduit for invasive alien species and a driver of global biodiversity loss.

Publication Author: GEF Partners

Pages: 92

Date of Publication: Thursday, June 8, 2017

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

Approach voyage obligation comes before the Court

An owner's obligation to commence approach voyage in a voyage charter - whether the obligation is absolute or due diligence - was the subject of a legal case last year.

Capt Siddarth Mahajan of Tipco Maritime analysed this case - CSSA Chartering and Shipping Services SA v Mitsui OSK Lines Ltd (the 'Pacific Voyager') (2017) EWHC 2579 (comm).

The background concerned the VLCC 'Pacific Voyager', which was chartered on a SHELLVOY 5 for a voyage from Rotterdam to the Far East. The cancellation date under the charterparty was 23.59 on 4th February, 2015.

During an intermediate voyage before beginning this charter, on 12th January, 2015, she suffered water ingress in No 1 starboard ballast tank and developed a seaboard list while transiting the Suez Canal. The cause of the damage was contact with a submerged object connected with dredging operations underway nearby.

There was no suggestion that the vessel or owner were at fault or could reasonably have prevented what transpired. Charterers were informed by the owner that the vessel was due to drydock on 8th February, 2015 for repairs and that the repairs would take months. A day later, the charterers exercised their right to terminate the charterparty and then brought a claim of \$1.2 mill.

The owners did not give an estimated time of arrival (ETA) at the loading port and no date of expected readiness to load (ERTL) to the charterers. However, the charterparty stipulated a laycan range.

Details of the anticipated timetable for completion of the previous charter were given in the following terms;

'Position:	ETA	Ain	Sukhna	9th	January,	2015	(port	of	discharge).
ETA	Suez		Canal	10th	January				(transit).
ETA	Sidi		Kerir	12th	January				(reloading).
ETA	Antifer			25th	January				(discharge)

All above BSS IAGW/WP'.
The issue here is that if the charterparty contains only a cancelling date/laycan range but no ETA or ERTL date, are the owners under an absolute obligation to commence the approach voyage or do they only have to exercise due diligence?

Monroe obligation

The English Court of Appeal in *Monroe Brothers Ltd v Ryan* (1935) 2 KB 28 held that where a charterparty contains an obligation on an owner to proceed with all convenient speed to the loading port and gives a date when the vessel is expected to load, there is an absolute obligation on the owner to commence the approach voyage by a date when it was reasonably certain that the vessel will arrive at the loading port on or around the expected readiness to load date - known as the Monroe obligation.

This obligation was held to arise where -

(i) The owners obligation is simply to proceed to the lading port without any reference to speed or despatch., it being implied that such obligation is to do so with all convenient speed or utmost despatch (*Louis Dreyfus & Co v Lauro* (1938) 60 LI L Rep 94).

(ii) What is given is an estimated time of arrival at the loading port rather than of expected readiness to load (*The Myrtos* (1984) 2 Lloyd's Rep 449).

(iii) Where the vessel is at the time of charter still performing her previous service (*Louis Dreyfus v Lauro*) to the knowledge of the parties (*The North Anglia* (1956) 2 Lloyd's Rep 367).

The 'Pacific Voyager's' owners contended that a cancelling date was not equivalent to an estimate by owners of an arrival date at the loading port, but was merely a contractual option afforded to the charterers if the vessel should not arrive by that date.

Owners were only obliged to exercise due diligence to get the vessel to the loading port by the cancelling date.

The charterers contended that the laycan window was equivalent to an ETA for the purposes of the Monroe obligation.

The decision

The Court held that the owners were under an absolute obligation to commence the approach voyage by a certain date, which is to be decided basis other charterparty terms. Since the owners had given the ETAs for intermediate ports, which the vessel will be calling in the current charter service, they were obliged to commence the approach voyage at the end of a reasonable discharging period, were the vessel to arrive at Antifer on 25th January, 2015. The charterers were entitled to judgment in the agreed amount of \$1.202,812.50.

The Court also considered the hypothetical situation where no ETAs for intermediate ports under the previous charter were given. In such a case, the owners would be under an absolute obligation also to commence the approach voyage by a date when it was reasonably certain that the vessel would arrive at the loading port by the cancelling date.

For the purpose of the Monroe obligation, there is therefore no difference between a cancelling date and an ETA/ERTL date.

In conclusion, it must be noted that permission to appeal this case was granted. We will have to wait and see whether the extension of the Monroe obligation is upheld. Meanwhile, owners and charterers are advised to ensure that they draft their charterparties with clarity and make explicit reference to ETA, Capt Mahajan said.

Inséré 19/09/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 19/10/18

California's Whale Protection Program Expands

Slower Tanker Traffic Also Means Less Pollution



The slowing of shipping traffic through the Santa Barbara Channel – an initiative to lower death rates from ships hitting whales and also to decrease pollution – expanded to the Bay Area in 2017. A ceremony near the Port of Los Angeles on March 1 recognized the 11 companies that participated; they reduced speeds to less

than 12 or 10 knots along California's coast during 140 trips in exchange for \$1,000-\$2,750 in compensation. The program prevented the release of 83.5 tons of nitrogen oxides and 2,630 metric tons of greenhouse gases this past year. In response to the expansion of the program to include the San Francisco Bay Area and three more marine sanctuaries, three-quarters of the participating ships kept their speed low in between the zones that paid benefits for doing so. The participating companies were France's CMA CGM; Evergreen and Yang Ming, headquartered in Taiwan; Hamburg Süd and Hapag Lloyd of Germany; Hyundai (South Korea); K Line and NYK (Nippon Yusen Kaisha) Ro-Ro Division (Japan); Maersk (Denmark); Matson (Honolulu); and MSC (Mediterranean Shipping Company) (Switzerland). The program runs from July 1 through November 15, which is a "sweet spot" for both the whale migration season and higher pollution potential, explained Mary Byrd, of the APCD. The trial program involved six shipping firms and 16 transits in 2014, when APCD started the program with the Channel Islands National Marine Sanctuary and Environmental Defense Center, with additional funding from the Santa Barbara Foundation. As well as adding the Bay Area air pollution district this year – Ventura County's district was added later in 2014 – the National Marine Sanctuaries at Cordell Bank, Greater Farallones, and Monterey Bay also took part this year. The funding is through the districts and two foundations: the National Marine Sanctuary Foundation and the Volgenau Foundation. While air pollution results are readily visible and measurable, whales tend to sink out of sight when hit by ships, Byrd said, and the number of whales saved would be an estimate. On the West Coast, blue, humpback, and fin whales are the most common victims. The decreased injury and mortality when ships travel more slowly – as well as relocating shipping lanes and creating protection zones – led to a mandatory speed of 10 knots or less along the East Coast to protect the endangered right whale. Santa Barbara County and the Channel Islands sanctuary started the program after numerous studies indicated that slowed shipping traffic – whales do not swim out of a ship's way – give whales a better chance at survival.

source : Independent

Inséré 20/09/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 20/10/18

Re-thinking the role of the seafarer

Last year, ICS and BIMCO projected that shipping would need nearly 150,000 more sailors by 2025 to meet the current anticipated demand growth. Much has changed in the last 12 months, but the need for crew hasn't become any less acute. Almost all of these newcomers will be digital natives who have been brought up with digital technology and are familiar with its capabilities. Their common language is likely to remain English, but many of them will be equally comfortable in computer programming languages, such as Python or Java. Similarly, the roles and responsibilities of a chief engineer in 2020 are likely to be broadly similar to their current daily duties. However, as ships become more digitized and depend upon data connectivity to function at their fullest, it will take crew that are fully versed in the latest technologies to maximize their vessel's operational potential.

At first glance, it might seem like smart ships and automation are the simple answer to seafarer shortages. I don't believe this to be the case. But even if it is, we're some years away from that being reality.

Shipowners who have endured the last decade's challenging freight rates and global instability need solutions that can deliver immediately. Realising increased safety, welfare, efficiency and timely operations

Guaranteeing that seafarers' rights under the Maritime Labour Convention 2006 – in particular access to communications by ship's crew – are fully adhered should be a given. So when it comes to recruitment, more fundamental questions need to be asked. What kind of seafarers are we trying to recruit? What do sailors of that caliber expect on board? Can we provide them with lifestyles that are similar to the ones they can enjoy ashore? Much of that - from the training that's the bedrock of career growth to Skyping loved ones from the middle of the Atlantic - can be achieved via the provision of reliable, high performance and cost-effective data services. Investments to make this a reality for mariners often pay dividends in unexpected ways. I've spoken to a number of operators this year who brought internet aboard for their crews in the early part of this decade as they sought to ensure a better quality of crew. The improvements they've seen in morale, reduced social isolation, and improved crew retention were expected in large part. What really surprised them was how well positioned this had left them for the data-enabled services that have become vital to the efficient operation of their ships today. Already many of them are now taking the lessons they learned from those experiences and the competitive advantages they gained, and using them to project future capacity requirements. They understand that shipping's digital transformation is well under way, exponential data growth is now the norm, and that they need to scale their connectivity accordingly. Empowering the global shipping industry with always-on connectivity But connectivity needs to be reliable, always available and ensure high speed throughput both on vessels and onshore. As the only provider in the industry to offer multi-orbit (GEO and MEO) satellite-enabled connectivity solutions in multiple bands (Ka-, Ku- and C-band), SES Networks can flexibly deliver the capacity that ship owners, operators and seafarers need to make better informed commercial decisions, and enable them to remain competitive in an increasingly challenging and commoditized marketplace. Additionally, new service innovations, such as SES Networks' Maritime+ solution, are making VSAT networks simpler to use, more cost efficient, and more powerful. This drives even bigger ROI for owners and operators through simple, straightforward access to customizable bandwidth and tailored service level agreements and scalable throughput options, and standardized pricing regardless of region or season of operation. The 2020s will be shipping's first fully data-enabled decade. Almost every form of communications from a ship – wherever it is in the world – already travels via satellite for some part of its journey. In the years to come the volume, variety, and velocity of data will increase stratospherically. Indeed, DNV GL now estimates that, in two years, the data capacity of the VSAT network has increased from

8.7 Gbps (Gigabits per second) to 16.5 Gbps – nearly doubling. If this trend continues – and there’s no reason to think it won’t – this capacity will reach 217 Gbps by 2025. If the next generation of captains and chief engineers are to realize your fleet’s full potential, it will take the provision of reliable, available, and high performing satellite-enabled global managed data services.

Stephen Conley is Maritime Market Segment Lead at SES Networks.

Source : MAREX The opinions expressed herein are the author's and not necessarily those of The Maritime Executive

Inséré 22/09/18 DOSSIER Enlevé 22/10/18

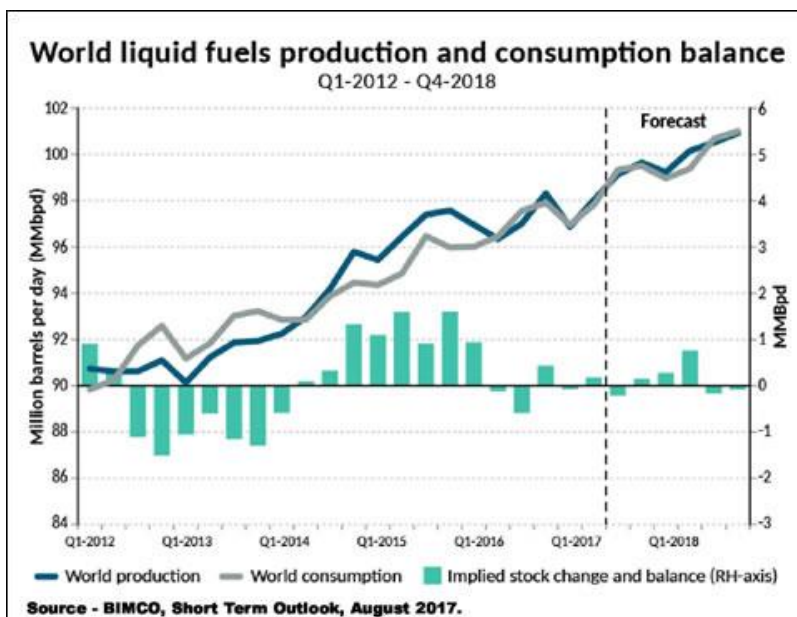
All eyes on oil market rebalancing – is it happening?

BIMCO’s analyst, Peter Sand, has taken one of his regular looks at the tanker market, analysing both demand and supply up to the beginning of September this year but before the devastating hurricanes hit the US Gulf and East Coast regions.

Demand is the one key factor to watch. However, the one thing that’s impossible to measure accurately on a global scale are oil stocks.

Global stocks for both crude oil and oil products rose significantly following the sharp fall in crude oil prices in the second half of 2014. But while this may seem to be in the past, it is still haunting the oil market and tanker market. Demand is currently below normal levels and will only increase once the global oil stocks have been reduced.

Tankers enjoyed above-normal demand as the stocks were building, but will continue to suffer as long as they remain high. The strong fleet growth in 2016 and 2017 only makes the downturn tougher on owners and operators struggling with stretched balance sheets, as earnings drop.



So, what is the right level of future oil stocks? It’s anyone’s guess now, but BIMCO believed that it is much lower than the estimates of the ‘money managers and bull traders’, but not as low as the level seen before the rise in 2014.

Global oil demand has grown markedly since then and it seems fair to strive towards a level equal to a given number of days of supply, rather than a multi-annual absolute average.

BIMCO believed that some rebalancing has taken place in recent months, but much more is needed. Data regarding OECD-stocks only provides an indication of how the market is developing in one part of the world. Likewise, any draw down on stocks in the US should not be used as a global proxy, as the US only holds 1/6th of OECD stocks.

Bearing in mind that if global stocks have a surplus of 180 mill barrels, it will take a whole year to reduce that at the rate of 0.5 mill barrels per day. The Energy Information Administration (EIA) has estimated that global liquid fuel stocks have risen by more than 1 mill barrels per day on average for six quarters in a row, that's at least 540 mill barrels of stock stored.

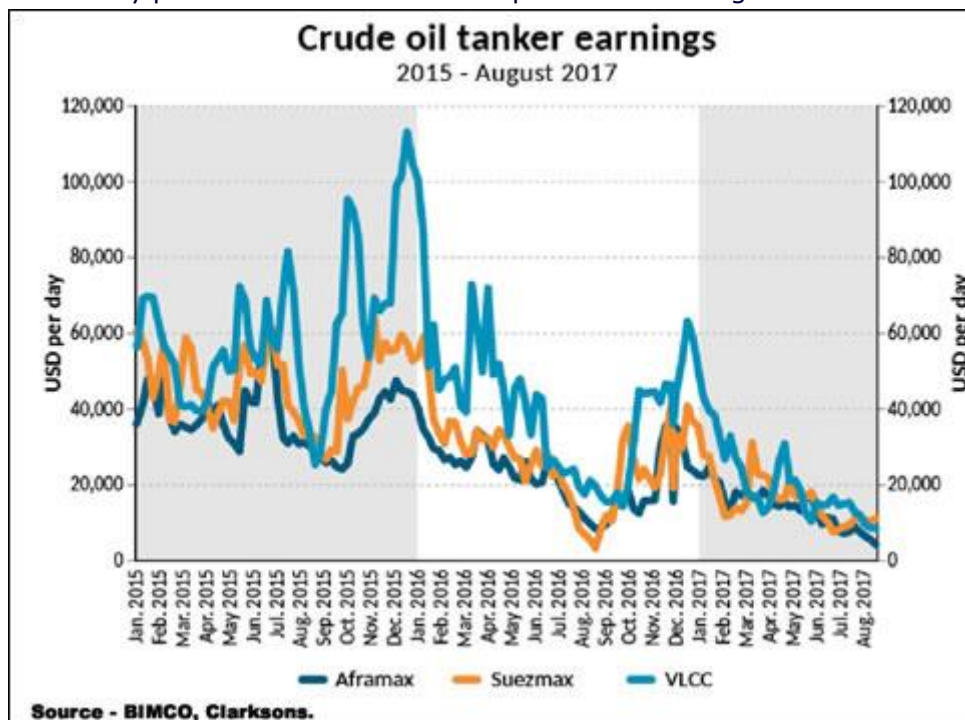
Seaborne trade

The global tanker industry is directly linked to the global oil industry. Today, demand for seaborne oil transport is below normal and fleet growth is high, which means that the fundamental balance is uneven. The result is declining tanker earnings with the main culprit being the fast-growing fleet.

We tend to forget however, that demand is not that bad, Sand said. Looking beyond the regular draw on stocks, other demand factors remain strong. US gross input to petroleum refineries hit an all-time high in the week ending 26th May, when 17.7 mill barrels per day were refined (some of the refineries were badly hit by 'Harvey', thus increasing demand for refined products -Ed).

Global oil demand as forecast by IEA may pass the 100 mill barrels per day mark for the first time, hitting 100.1 mill barrels per day in 4Q18, and for 2017, growth has been revised up to 1.5 mill barrels per day. In addition, China is still believed to be increasing its strategic petroleum reserves (SPR) and crude oil imports were up by 13.8% year-on-year to the end of August, hitting 8.55 mill barrels per day on average.

Earnings for VLCCs in the spot market were as low as \$8,775 per day, a level last seen during the difficult years of 2011-2013. The year-to-date (beg September) average stood at \$20,489 per day. Based on a set of assumptions, BIMCO estimated that spot trading VLCCs built in 2005 and later are loss making at that level, because of heavy financing costs. Any profits made from older ships do not outweigh the losses of the younger vessels.



As earnings very often follow from one segment to the next, Suezmaxes and Aframaxes also suffered. Earnings for the product tanker sector on average appeared to have stopped falling, as they dropped steadily throughout 2016, reaching the mid-year

level at the end of last year. BIMCO forecast that average earnings in this segment will also be loss-making.

MRs have earned no more than \$10,040 per day, while Handysizes have dropped to \$7,658 in 2017 down from \$8,962 in 2016. LR1s have a year-to-date average of \$7,873 and LR2s -\$9,235 per day -there was a spike seen in earnings following the hurricanes but rates have softened again- Ed.

The tanker fleet is growing strongly. By the end of August, the crude oil tanker fleet had grown 4.3% year-to-date, and the oil product tanker fleet had grown by 3.6%.

Deliveries into the crude oil tanker fleet, included 36 VLCCs, 41 Suezmaxes and 23 Aframax, plus some Panamax and smaller units. The crude oil tanker fleet expansion remains on course for a six-year-high, measured in deadweight tonnage, however, the fleet growth percentage is down from last years' 5.9%, to 4.7% for the full year of 2017.

Meanwhile, 23 LR2s, equal to 45% of the total added oil product tanker capacity overshadowed the recent years' favourite - MRs - as 'only' 38 new ships were delivered during the first seven and a half months of this year. The fast-growing fleets come as no surprise. But the continued low levels of demolition in both tanker segments are a roadblock to changes to the current poor earnings environment in the freight market and a possible recovery.

The fact that one VLCC was reportedly sold for demolition in April, but was then subsequently sold to a new owner, one month later at a higher price, seemed irrational, as overcapacity is increasing amongst crude oil tankers in general and VLCCs in particular.

Product tankers

Turning to product tankers, just two LR2s left the fleet thus far in 2017, a year that saw MRs, almost exclusively being demolished.

BIMCO continued to believe that demolition will pick up during the final five months of 2017, but the actual demolition rate only amounted to one third of the forecast full year levels by mid-August. The ongoing poor freight market conditions will drive demolition, Sand said.

Over the last few months, shipyards have been busy signing new orders for tankers. Amongst them were 14 LR2s and 14 Suezmax ordered in June, supplementing the nine VLCC's ordered in May. Up to mid-August, a total 32 VLCCs were ordered in 2017, up from 12 in the first quarter.

Assuming 2.5 mill dwt of product tanker capacity will be demolished; fleet growth will hit 4.1% in 2017. Should demolition fall short of that by 1 mill dwt, the fleet will expand by 4.8%.

Not a day goes by without a story about global oil stock levels. Many of them trying to be the messenger of positive news for the oil market and the tanker shipping market. However, sometimes business interests and wishful thinking are not supported by facts. Money managers and financial traders run businesses, which are very different from the shipping industry.

TO

Inséré 24/09/18 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 24/10/18

Het Poolschip Belgica (I)

Jozef Verlinden

De Belgica is een van de beroemdste poolschepen en onlosmakelijk verbonden met de naam van de Belgische poolreiziger Adrien de Gerlache.

Het was de Gerlache die het schip kocht in Noorwegen en die het haar naam en haar poolreputatie gaf.

Het schip werkte meer dan een halve eeuw in de poolgebieden en voer twintig jaar – van 1896 tot 1916 – onder Belgische vlag. In deze periode maakte de Belgica haar bekendste en belangrijkste reizen. Een verhaal dat begint met de eerste Belgische Zuidpool expeditie.

De Patria



Einde 1894 maakte Adrien de Gerlache zijn plannen voor een wetenschappelijke expeditie naar Antarctica bekend. Vrij vlug ging hij op zoek naar een geschikt expeditieschip. Begin 1895 kreeg hij van de rederij A/S Oceana een uitnodiging om aan boord van het poolschip Castor deel te nemen aan een walvis- en robbenexpeditie naar het noorden van Jan Mayen en het Groenlandse pakijns. Dit schip was te koop en had al een reputatie omdat het in 1893-94 Antarctica bezocht tijdens een walvisexpeditie onder Carl Larsen. De Gerlache kon tijdens de tocht, die van einde maart tot

begin augustus 1895 duurde, nagaan of het schip voldeed. Tegelijkertijd was deze reis een initiatie in de ijsnavigatie onder begeleiding van een ervaren kapitein.

De Castor was een van circa vijftien poolschepen die zich elk jaar in de Arctische Oceaan begaven voor de jacht op walvissen en zeehonden. Tijdens de campagne had de Gerlache het geluk de meeste van deze Noorse en Zweedse schepen te ontmoeten en aan boord te gaan van enkele. Zo kreeg hij een rondleiding op het schip Patria. De Gerlache meende dat de Patria, die kleiner was dan de Castor, veel gemakkelijker te hanteren was en beter manoeuvreerde in het ijs dan de Castor. Dit schip had zijn voorkeur op de andere schepen die hij inspecteerde, maar het was toen niet te koop.

Omdat hij tijdens de reis ontdekte dat de inhouten van de Castor op meerdere plaatsen aangetast waren, zag de Gerlache af van de koop van dit schip en hij deelde dit mee aan Christen Cristensen, hoofdaandeelhouder van de A/S Oceana. Tijdens zijn verblijf in Sandefjord leerde de Gerlache ook Christensen's schoonzoon, Johan Bryde, kennen. Bryde had een eigen scheepsbedrijf in Sandefjord, was er Belgisch consul, en aanvaardde om agent van de Belgische expeditie in Noorwegen te worden. Hij hielp de Gerlache bij de selectie van Noorse matrozen, bij de keuze van voedsel en de uitrusting, en bij de zoektocht naar een geschikt expeditieschip. Uit zijn correspondentie met de Gerlache blijkt

dat Bryde met de eigenaars van de poolschepen Njord, Capella, Vega en Hertha onderhandelde over een aankoop of verhuur.

Van Patria tot Belgica



De Belgica in het Neumayer
Kanaal, 8 februari 1898. Op de
achtergrond Antwerpen Eiland
(foto archief familie de Gerlache)

Adrien de Gerlache liet de volgende beschrijving na van de Patria: "Het schip werd in 1884 gebouwd te Svelvig nabij Drammen door Christian Jacobsen en was getuigd als driemastbark met dubbele marseraas. Het was voorzien van een hulpstoommachine van 35 pk, afkomstig van de Nylands Voerksted te Oslo. De romp was bekleed met een dubbeling van greenheart op alle plaatsen die blootgesteld waren aan het schuren van de ijsschotsen. Het netto laadvermogen bedroeg 244 ton, het schip was 30 meter lang en 6,50 meter breed. De voorsteven werd beschermd en versterkt door gietijzeren stangen. De hoogoplopende boeg was dusdanig gebouwd, dat deze over het ijs heenschoof en door zijn gewicht de ijsschotsen deed breken. Midscheeps waren vier boten opgesteld, waaronder twee grote walvissloepen. In de top van de grote mast diende het traditionele kraaiennest als uitkijkpost".

Het schip werd beheerd door de firma H. Heiteman & Søn uit Christiania (nu Oslo) maar stond onder contract van het Aktieselskabet Patria, een maatschappij van zakenlui die hun geld investeerden in de jacht op butskoppen, die toen winstgevend was. In 1885 maakte de Patria haar eerste reis naar de walvisgebieden in de Arctische Oceaan onder kapitein E. Olsen. De volgende tien jaren werd het schip gecommandeerd door M.S. Pedersen. Hij voer jaarlijks met de Patria op walvis- en robbenjacht. De zaken gingen met de jaren steeds slechter en in 1896 werd het Aktieselskabet Patria ontbonden en het schip werd te koop aangeboden. Toen Bryde vernam dat de Patria te koop stond bracht hij de Gerlache daarvan op de hoogte. Volgens het Noorse gebruik trokken alle belanghebbenden zich bij

de verkoop terug ten voordele van kapitein Pedersen, die er zelf eigenaar van wilde worden om vervolgens terug op jacht te gaan.

Het schip werd hem dan ook voor een lage prijs toegewezen.

De Gerlache schreef: "Al zijn spaarpenningen waren er echter mee gemoeid en hij zag zich genoodzaakt geld op te nemen om zijn eerste visserijcampagne te kunnen aanvangen. Deze toestand maakte hem enigszins angstig en toen ik hem voorstelde de Patria met winst van hem over te nemen, had hij daar wel zin voor. De 29e februari 1896, voor zijn vertrek op zeehondenjacht, gaf hij mij een optie voor de aankoop in juli voor een bedrag tot 50.000 kronen.

Op 11 juni 1896 liep de Patria met volle lading te Tenvig, bij Tånsberg, weer binnen.

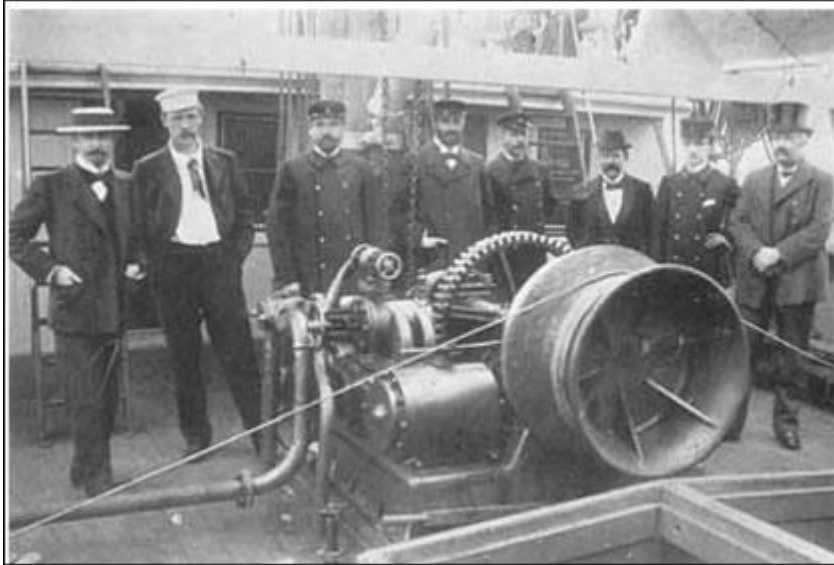


Scheepswerf Framnaes in Sandefjord waar de Belgica werd omgebouwd tot expeditie-schip (foto collectie Hans Bogen)

De Gerlache, die zich zo snel als mogelijk in verbinding stelde met Pedersen, schreef: "Het welslagen van de reis had de inzichten van kapitein Pedersen gewijzigd, die zich nu niet meer van zijn schip wenste te ontdoen. De onderhandelingen duurden dan ook lang en eerst de 2de juli, aan de vooravond van de dag waarop de optie verviel, werden wij het eens". De verkoopprijs was 50.000 kronen (toen 70.000 frank, nu circa 465.000 euro).

De Patria was echter een eenvoudige robbenjager die nog diende omgebouwd te worden tot expeditie-schip. Voor die taak had de Gerlache een contract afgesloten met Christensen voor een bedrag van 40.000 kronen. Het schip werd naar dienst scheepswerf in Sandefjord gevaren, waar het op 4 juli arriveerde, begroet door kanonschoten van de werf. De volgende dag 's middags werd de Noorse vlag neergehaald en werden de Belgische kleuren gehesen. De gebeurtenis werd weerom gesalveerd met een salvo van 21 kanonschoten. Het vaartuig kreeg de naam Belgica.

Adrien de Gerlache vatte de uit te voeren werkzaamheden als volgt samen: "Breeuwen, herstellingen aan de dubbeling van greenhaert en het aanbrengen van een dubbeling op de gehele romp. De kiel werd voorzien door een laag vilt, gedubbeld met hout om die te beschermen tegen aantasting door paalworm. Om dezelfde reden werden de achterstevan en een deel van het roer met bladen lood beslagen. Alle onderwaterblijvende delen van de romp werden met een speciale koperoxide houdende huidverf beschilderd, met hetzelfde doel. Een nieuwe schroef van Zweeds staal werd ingezet. Op het dek, voorlijk van het grootluik, werd een verblijf getimmerd teneinde daarin de laboratoria voor het zoölogisch en oceanografisch onderzoek onder te brengen. De campagne werd verlengd en daaronder ruimte gewonnen voor hutten, kombuis en wat daar bij behoort. Het dek en de betimmering van de verschansing werden hersteld, enz., enz. Voor alle zekerheid werd ook de stoomketel vernieuwd".



Bezoek van Nansen aan de Belgica te Sandefjord op 19 juni 1897. V.l.n.r. Adrien de Gerlache, Fridtjof Nansen, Henri Somers, Emile Danco, Roald Amundsen, Johan Bryde, Max Van Rysselberghe en Rolf Andvord (foto collectie familie de Gerlache)

In juni 1897 was het schip klaar en het

werd voor een termijn van zes jaar geclassificeerd in de eerste klasse van het Noorse Veritas Bureau. De nieuwe dimensies van de Belgica, zoals ze werden gegeven door het Veritas Bureau, waren de

volgende: lengte: 34,60 m, breedte: 7,16 m, diepgang: 2,74 m, diepgang bij volle lading: 3,96 m, waterverplaatsing leeg: 338 m³, waterverplaatsing bij volle lading: 590 m³, netto tonnenmaat: 172 ton.

In juni ontving de Belgica hoog bezoek. Eerst kwam sir Clements Markham, voorzitter van de Geographical Society in Londen, het schip inspecteren, en de 19de kwam Fridtjof Nansen aan boord. Nansen maakte die dag aan boord van de Belgica voor het eerst kennis met de nog onbekende jonge Noor Roald Amundsen, die de Gerlache had angeworven om deel te nemen aan de Belgische expeditie.

Op 26 juni verliet de Belgica Sandefjord. Na een stop in Frederikshavn bereikte het schip Antwerpen op 5 juli 1897. Omdat er nog 80.000 frank te kort was om met een gerust gemoed de expeditie aan te vangen werd de Belgica tentoongesteld in het Amerikadok 58 te Antwerpen. Iedereen kon de overwinteringshutten, de toestellen voor diepzeevisserij, de lodingsinstallatie, de sleeën, tenten, ski's, kledij en sneeuwschoenen komen bezichtigen op de kade en men kon aan boord gaan van het schip. De Gerlache schreef: "Het schip werd druk bezocht. De tentoonstelling was kosteloos toegankelijk, doch was de aanleiding tot nieuwe intekeningen: stuivertje voor stuivertje scharrelden wij zes à zeven duizend frank bij elkaar".

Er was nog een feest in het park van Antwerpen en de gemeenteraad stemde een aanzienlijk krediet goed. Maar het was pas na de toekenning van een regeringskrediet van 60.000 frank dat de expeditie kon vertrekken.

De eerste Belgische Antarctica-expeditie



De matrozen van de Belgica.
Antwerpen juli 1897. De Belgica
tentoongesteld in het Amerika-
dok in Antwerpen
(uit *Le Pays Wallon illustré*, 1897)

De Belgische Zuidpoolexpeditie van 1897-1899, ook wel gekend als de Belgica-expeditie, laat een blijvend spoor na in de geschiedenis van de ontdekking van Antarctica. Het was de eerste zuiver wetenschappelijke expeditie naar Antarctica. De resultaten waren destijds van groot belang en gaven nieuwe inzichten in tal van wetenschappelijke vraagstukken. Het was bovendien de eerste expeditie die overwinterde in Antarctica, ten zuiden van de poolcirkel, en trachtte de antarctische winter en haar fenomenen te doorgronden en te beschrijven. De ervaringen en ontdekkingen van deze reis gaven een nieuwe oriëntatie aan de organisatie van de volgende expedities. De expeditie wordt ook vaak vermeld omdat twee deelnemende ontdekkingsreizigers later wereldberoemd werden: Roald Amundsen ontdekte in 1911 de Zuidpool en Frederick Cook beweerde in 1908 de Noordpool ontdekt te hebben.



1. Adrien de Gerlache de Gomery
(foto archief familie de Gerlache)

2. Enkele stafleden aan boord
van de Belgica te Antwerpen.
V.l.n.r. Emile Danco, Emile
Racovitza, Henryk Arctowski,
Jules Melaerts, Adrien de
Gerlache en Georges Lecoigne
(uit *Le Patriote Illustré*, 1899)

De expeditie vertrok uit Antwerpen op 16 augustus 1897 en bereikte na tal van tussenstops Staten Eiland, van waar ze op 14 januari 1898 koers zette naar het zuiden. Van die dag tot de terugkeer in

Punta Arenas, veertien maanden later, was de expeditie in een ijzige wereld waar geen communicatie met de bewoonde wereld mogelijk was.

Met 19 man werd de reis naar Antarctica aangevat.

Van 23 januari 1898 tot 12 februari 1898 werden nieuwe gebieden ontdekt rondom een 190 kilometer lange zeestraat die men nu kent als Gerlache Straat en die zich ruwweg uitstrekt tussen 64°Z en 65°Z en tussen 61°W en 64°W. Tal van nieuwe kappen, baaien, gebergten, kanalen, eilanden en land werden in kaart gebracht. Niet minder dan 88 nieuwe geografische namen werden gegeven, waarvan de meeste nog gebruikt worden. De namen Brabant Eiland, Antwerpen Eiland, Luik Eiland, Gent Eiland en Vlaanderen Baai verwijzen naar gebieden waar de expeditie veel steun kreeg tijdens de voorbereiding. Niet minder dan vijfentwintig landingen werden gemaakt waarvan vier op het continent, waarop voordien slechts vijf landingen werden gemaakt. Einde februari 1898 drong de Belgica in positie 85°W het pakijns van de Bellingshausen Zee binnen en penetreerde het pakijns over een afstand van 150 km. Geen enkel zeilschip zou ooit zo ver die zee binnendringen. Het schip raakte evenwel gevangen in het pakijns en het werd duidelijk dat de mannen van de Belgica de eersten zouden zijn die een antarctische winter zouden ervaren. Het schip werd zo comfortabel mogelijk gemaakt en geïsoleerd tegen de koude.



De Belgica bij maanlicht op
3 juni 1898. Foto genomen door
Frederick Cook bij -30°C en
met een belichtingstijd van
90 minuten
(foto archief familie de Gerlache)

Tijdens de winter volgde de Belgica een koers die bepaald werd door de drift van het ijs. Tijdens het verblijf in het pakijns was dat tussen 75° en 102°W en 70° en $71^{\circ}36'\text{Z}$. Het is ten noorden van Thurston Eiland, Eights Kust en Bryan Kust dat de ganse drift van Belgica plaats vond. Op 16 mei 1898 werd de meest zuidelijke positie van de drift en van de hele reis bereikt: $71^{\circ}36'\text{Z}$. De volgende dag kwam de zon voor de laatste maal boven de horizon en begon de lange poolwinter. De volgende 1600 uur, tot 23 juli, leefde men in een volslagen duisternis. Ook tijdens de winter werd het wetenschappelijk onderzoek zo goed als mogelijk verder gezet. Iedereen hoopte dat in oktober 1898 het ijs zou breken zodat de Belgica tijdig naar Zuid-Amerika kon varen. De Gerlache had zich immers voorgenomen ook de volgende zomer nog een tocht te maken naar Victoria Land. Maar in januari zat het schip nog steeds muurvast in het ijs en men begon te wanhopen. Op 600 meter afstand van het schip bevond zich een open meer en als het schip daar kon geraken zou het langs enkele spleten verder noordwaarts kunnen doordringen. Tussen het meer en de Belgica lag echter ijs van 2,6 meters dikte. Omdat gevreesd werd dat een tweede overwintering in het ijs fataal zou zijn voor vele expeditieleden begon men midden januari 1899 aan een schijnbaar onmogelijke opdracht: een kanaal zagen naar het meer. Met 2 houwelen, 6 schoppen, 2 berghouwelen, 2 lange beitels en 4 ijszagen werkten de mannen in schiften, dag en nacht en zonder onderscheid in rang, aan deze onmenselijke opdracht. De mannen slaagden uiteindelijk in het opzet en op 15 februari bereikte de

Belgica het meer. Van daar werkte het schip zich van het ene kanaal in het andere en de expeditie bereikte op 14 maart 1899 de open zee.



Een kanaal wordt gezaagd om de Belgica te bevrijden uit pakijis, januari 1899
(foto Byrd Polar Reserch Institute)

Op 28 maart bereikte de expeditie Punta Arenas waar ze enkele maanden verbleef in

Hotel de France. Omdat het te laat was om de geplande reis naar Victoria Land nog aan te vatten werd beslist de expeditie te beëindigen. De Belgica bereikte Antwerpen op 5 november 1899, waar ze triomfantelijk werd onthaald.

De Prix de la Belgica

Na de terugkeer van de Antarctica-expeditie had de Gerlache geld tekort om de laatste kosten te betalen en hij stond erop de bemanning nog een extra beloning toe te kennen. Hij verkocht daarom de Belgica aan de Belgische Staat voor circa veertig duizend frank. Het schip werd toegewezen aan de Algemene Directie van het Hoger Onderwijs, die in naam van de Belgische Staat ook de betrekkingen met de expeditie had onderhouden. De Belgica werd in het staatsbekken in Oostende geplaatst. Hoewel de Belgica in de eerste weken van enthousiasme zo bejubeld werd en zelfs een nationale relikwie werd genoemd, bevond het zich vlug in een lamentabele toestand. De autoriteiten konden geen nuttige bestemming geven aan het schip. Er was zelfs niemand aangeduid om het schip te onderhouden. Getroffen door deze situatie nam Adrien de Gerlache contact op met Belgische en Noorse vrienden en deze richtten een vennootschap op dat het schip terugkocht voor de som van 41.000 franken (nu circa 275.000 euro).

In overeenstemming met de wens van Adrien de Gerlache werd het geld dat de staat zo terugkreeg gebruikt voor de uitreiking van een prijs die onder de naam van Prix de la Belgica een duurzame herinnering vormt aan de eerste Belgische Antarctica-expeditie. De wetenschappelijke afdeling van de Belgische Academie aanvaardde op 16 december 1901 de fondsen die de staat ter beschikking stelde en die bestemd waren enerzijds voor de aanmaak en de uitreiking van een gouden medaille – medaille van de Belgica – genoemd, aan onderzoekers die zich met succes gewijd hebben aan wetenschappelijk onderzoek binnen de zuidpoolcirkel en anderzijds voor het steunen van Belgen die oceanografische onderzoek willen doen. Het reglement voor het in aanmerking komen van deze driejaarlijkse prijs werd in een Koninklijk Besluit van 20 maart 1904 uitgevaardigd. Van 1910 tot nu is de prijs regelmatig toegekend. Vanaf 1963 werd de prijs door een nieuw reglement vijfjaarlijks uitgereikt.

De Belgica in Oostende



De Belgica verlaat Oostende voor een van haar Arctische expedities. Postkaart circa 1905 (collectie Jozef Verlinden)

Vrij vlug na de terugkeer van de Belgica-expeditie werd er gesproken over het lot van de Belgica. Enkele Antwerpse handelaren drongen reeds in november 1899 aan om het schip in Antwerpen te houden, waar het zou kunnen dienst doen als opleidingsschip voor matrozen. De Algemene Directie van het Hoger Onderwijs besliste evenwel om het schip in het staatsbekken van Oostende te plaatsen. De Belgica verliet Antwerpen op 10 januari 1900 onder commando van Georges Lecoq en arriveerde de volgende dag in Oostende, waar het wekenlang toeschouwers trok en een van de grote attracties werd. In de kranten verschenen allerlei geruchten over het lot van de Belgica. Er werd gespeculeerd dat het schip zou gebruikt worden als opleidingsschip voor scheepjongens en matrozen en dat de thuishaven Dendermonde of Nieuwpoort zou zijn. In andere kringen sprak men over een museumschip dat in Oostende zou blijven.

Op een vraag naar het uiteindelijke doel van het schip antwoordde de heer Liebaert, minister van Spoorwegen, Post en Telegrafie, in een zitting in het Belgisch Parlement op 23 januari 1900 dat de Belgische zeemacht geen interesse had in het schip en het niet zou aankopen voor gebruik als opleidingsschip. De zeemacht had voor het vertrek naar Antarctica al geweigerd om de Belgica in te schrijven in haar registers en ze zag ook nu geen nut in het gebruik van een Noors schip. Uiteindelijk nam Adrien de Gerlache zelf een initiatief. Van 15 april tot 12 november 1900 werd in Parijs een wereldtentoonstelling gehouden ter viering van alles wat in de afgelopen eeuw was bereikt. Hij stelde voor om de Belgica in Parijs tentoon te stellen nabij de Pont Alexandre III, die net was ingehuldigd. Aan boord zouden tentoonstellingen kunnen gebeuren die toerisme naar Belgische steden promootten en de Gerlache was bereid zelf rondleidingen te geven. Sinds einde januari 1900 was hij in contact met de Franse autoriteiten met het voorstel om de Belgica tentoon te stellen in het centrum van Parijs. Zijn voorstel werd echter niet aanvaard omdat de Fransen meenden dat de Seine te ondiep was en omdat gevreesd werd dat het schip zou vastlopen.

De Société Anonyme du Steamer Belgica

Het vennootschap dat de Belgica terugkocht droeg de naam Société anonyme du Steamer Belgica en had haar zetel in Antwerpen. Het werd op 6 maart 1901 opgericht met een maatschappelijk kapitaal van 100.000 frank verdeeld over 100 aandelen van 1000 frank (12). De aandeelhouders waren Belgen en Nooren, in een verhouding van 50%. Adrien de Gerlache zelf was aanvankelijk geen aandeelhouder. Hij schreef naar Léonie Osterrieth dat hij niets liever zou doen dan investeren in de Belgica maar dat hij zeer krap bij kas zat. Zijn broer Gaston had wel 5 aandelen. In de oprichtingsakte staat dat de maatschappij tot doel heeft de Belgica te kopen en te gebruiken "voor de vangst van zeehonden en walvissen in arctische gebieden, alsook voor verhuur aan wetenschappelijke of commerciële expedities".

Johan Bryde, Paul Osterrieth, Christen Christensen en Albert Grisar werden benoemd tot bestuurders. De Belgica bleef onder Belgische vlag maar vertrok met een Noorse bemanning naar Sandefjord, dat haar nieuwe thuishaven werd. Haar kapitein voor de volgende jaren werd Christian Halvorsen.

Baldwin-Ziegler Expeditie

De maatschappij Société anonyme du Steamer Belgica was nog maar pas opgericht toen Johan Bryde de vraag kreeg om de Belgica tijdens de zomer van 1901 te verhuren aan de Amerikaanse Baldwin-Ziegler expeditie. De schatrijke zakenman William Ziegler uit New York hoopte eeuwige roem te verwerven door een expeditie ter ontdekking van de geografische noordpool te sponsoren. Deze expeditie, onder leiding van Evelyn Balwin, zou vertrekken van Franz Josef Land en trachten over het pakijns de noordpool te bereiken. Ze zou van de pool terug naar het zuiden keren via Groenland en daarom dienden depots gebouwd te worden langs de kust van Oost-Groenland ter hoogte van Shannon Eiland en Bass Rock, de meest noordelijke punten die schepen doorgaans in de zomer kunnen bereiken. Drie schepen werden gebruikt door de expeditie: de America, de Frithjof en de Belgica. De eerste twee schepen werden gebruikt om de manschappen en materialen naar Franz Josef Land te brengen, de Belgica zou naar Groenland varen.

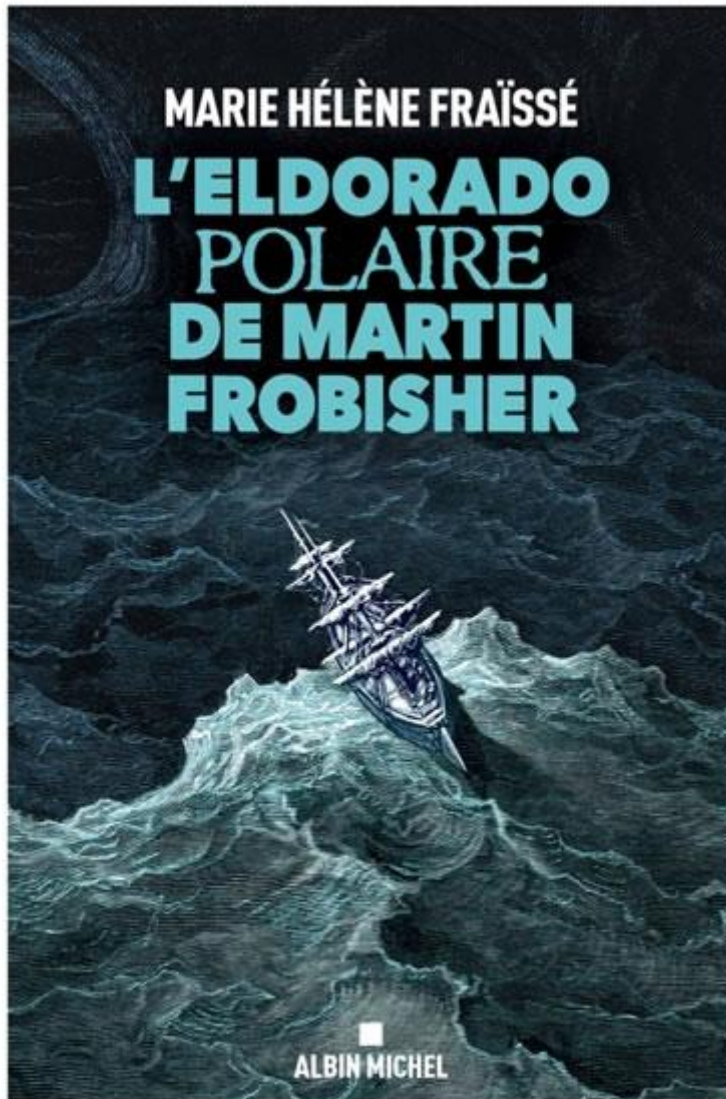
De Belgica werd in Sandefjord volgestouwd met materialen om hutten te bouwen, met voedsel, kolen, kledij, meubilair, munitie, met 200 boeien die gebruikt zouden worden om boodschappen te verspreiden en met ballonnen en een waterstofgenerator om deze boeien over een afstand te vervoeren. De Belgica verliet Tromsø op 16 juli 1901 onder commando van Johan Bryde, die de activiteiten in Groenland zelf wilde leiden. Na een stop in Honningsvåg, waar de drie expeditieschepen elkaar rendez-vous gaven, voer de Belgica op 23 juli naar Groenland, terwijl de andere schepen zich richting Franz Josef Land begaven. In augustus werd op Shannon Eiland, nabij Kaap Phillip Broke, een groot depot gebouwd. Vervolgens ging het naar Bass Rock, waar nog twee winterhutten gebouwd werden. In september keerde de Belgica terug naar Sandefjord. De hutten werden nooit gebruikt door de Baldwin-Ziegler expeditie, die niet ver noordelijk geraakte en die na een overwintering op Franz Josef Land zonder succes terugkeerde naar Amerika. De hutten werden later wel gebruikt door een Deense expeditie en door Noorse en Deense jagers, die de levensmiddelen en materialen opgebruikten. De hutten op Bass Rock hebben de tand des tijds goed doorstaan.

Zij werden in 2004 door Noorse wetenschappers geïnspecteerd en 'de oudste nog bruikbare gebouwen in Noordoost-Groenland' genoemd.

wordt vervolgt

Inséré 24/09/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 24/10/18

L'eldorado polaire de Martin Frobisher



Pirate à ses heures, le capitaine anglais Martin Frobisher (1535-1594) cherche dans le blanc des cartes, parmi les glaces du Grand Nord canadien, le mythique passage du Nord-Ouest vers la Chine. Il ne le trouvera pas. Ce qu'il découvre en revanche dépasse ses plus folles espérances : les gros blocs d'une pierre noire et brillante à fleur de toundra dont il fait remplir les soutes de son navire sont aurifères.

Telle est du moins l'opinion de quelques alchimistes et orfèvres londoniens de renom dont John Dee, cosmographe et devin de la reine d'Angleterre. Dès lors, un vent de folie balaie la capitale. Lords, grands argentiers du royaume, Élisabeth Ire en personne, se bousculent pour investir dans les mines d'or de cette terre lointaine baptisée Meta Incognita, Frontière de l'Inconnu. Une flotte considérable est armée en hâte pour l'exploiter et la

peupler.

Ce chimérique Eldorado polaire, première bulle financière de l'Histoire, illustre à lui seul l'ère de l'exploitation coloniale, dont les abus et les violences s'étendront à tout le continent nord-américain. Les Inuit traités sans ménagement par Frobisher et ses hommes, capturés pour l'amusement des foules et de la Cour, en sont un avant-goût. Le face-à-face de deux mondes ne fait que commencer.

À travers cet épisode méconnu, la journaliste Marie Hélène Fraïssé, spécialiste de l'histoire de l'Amérique coloniale, jette une lumière crue sur les débuts de la globalisation, au fil d'un captivant récit de voyage et d'aventures.

Librairie Maritime Outremer
26, rue Jacob
F-75006 PARIS

Tél : +33 1 42 34 96 60
Email : librairieoutremer@wanadoo.fr

Fraïssé Marie-Hélène
Éditeur : Albin Michel
Collection : Documents
Publié le : 03 mai 2017
ISBN : 978-2-226-32484-9
Reliure : Broché
Description : 233 pages; (22 x 15 cm)
18,50 €

Inséré 26/09/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 26/10/18

Discussions continue on how to deal with 2020 non-availability scenarios

Agreeing on the details could be challenging as IMO works on dealing with potential non-availability situations when the marine fuel sulphur limit falls to 0.50%. Apart from dealing with non-availability cases, questions also need to be answered regarding unintentional and involuntary non-compliance with sulphur limits.

The IMO has already agreed on the need for developing a draft standard format for reporting non-availability for when a ship is unable to obtain compliant fuel. Regulation 18.2 in MARPOL Annex VI says a ship should not be forced to deviate or unduly delay its voyage if, despite reasonable efforts, it cannot bunker compliant fuel. What is needed is something similar to the standard Fuel Oil Non-Availability Report (FONAR) developed by the US for ships that are unable to source ECA-compliant fuel prior to arrival in a US port. The 5th session of the IMO's Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR 5) heard two proposals for a standard format, like a FONAR. There was not enough time to thrash out the details at PPR 5, but discussions highlighted the various concerns that need to be taken into account. On the one hand, there are concerns that a FONAR system can be abused, so it is important to investigate non-availability reports. In that regard, it was reiterated that a FONAR is not a "get out of jail free" card. The ship is still non-compliant, but by declaring it the ship is expected to be treated more leniently by enforcement officers, who may choose to take no action. Another concern would be that ships might be tempted to deliberately visit ports where non-availability is known to be frequent to get cheaper fuel under the guise of a FONAR. Perhaps they read IBIA's comment on the subject after MEPC 70 about the "joker in the pack". It was suggested that non-availability should be reported to an easy-to-access database to keep track of the

situation. In fact, IBIA already proposed this at PPR 4 last year, noting, in PPR 4/20/6: "One way to assess the extent to which implementation of the global cap is effective could be to monitor and analyse fuel oil non-availability reports received by the IMO. Parties to MARPOL Annex VI are required, under regulation 18.2.5 of MARPOL Annex VI, to notify the IMO when a ship has presented evidence of the non-availability of compliant fuel oil." While there was concern about potential abuse of the non-availability clause at PPR 5, there was an equal emphasis on being sympathetic to innocent non-compliance. This can be caused by the scenario where a ship needs fuel but no compliant product is available in the port at the time, but there are other less obvious situations to contemplate. Unintentional and involuntary sulphur limit exceedances, for example, can be caused by the ship receiving bunkers that complies with the sulphur limit according to the supplier's documentation on the bunker delivery note (BDN), but which later proves to be non-compliant. If not just the use, but also the carriage of bunkers exceeding 0.50% sulphur is illegal, how will that be viewed? Should this be covered by a FONAR? Will there be a difference in how marginal sulphur exceedances are seen? IBIA pointed out during PPR 5 discussions that marginal sulphur exceedances could occur as a result of a non-availability situation. If a ship has cleaned out its fuel system but subsequently has to take on a higher sulphur fuel oil due to a non-availability situation, this could result in marginal sulphur non-compliance as subsequent compliant fuel could easily be contaminated by the higher sulphur fuel residues in the tank and fuel system. Should this be covered by a FONAR? IBIA believes it is important to differentiate between intentional and un-intentional non-compliance. If the ship operator is exercising due diligence to comply, but is caught out by circumstances outside its control, IMO guidelines should help identify those circumstances and encourage enforcement agencies to take this into account when deciding how to deal with sulphur limit non-compliance.

Source: IBIA

Inséré 27/09/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 27/10/18

Euronav suffers loss

Illustrating the parlous state of the crude tanker sector, Belgian-based tanker owner Euronav suffered a loss of \$39.1 mill in the first quarter of this year, against a profit of \$34.3 mill recorded for 1Q17. During the quarter, EBITDA fell to \$25.7 mill from \$101.3 mill for 1Q17.

Euronav's revenue was slashed to \$98.1 mill, down from \$164.2 mill reported during the same period last year. Euronav's VLCCs averaged only \$18,725 per day in the TI Pool spot market, compared with \$40,525 for the year before. The average timecharter rate was \$34,000 per day in 1Q18 as against \$41,150 for 1Q17. The Suezmaxes averaged \$14,000 per day on the spot market and \$23,850 for timecharters, compared with \$24,000 and \$23,875 per day, respectively, for 1Q17. Thus far in 2Q18, the Euronav VLCC fleet operating in the TI Pool has earned about \$13,187 per day and 42% of the available days have been fixed.

Euronav's Suezmaxes trading on the spot market earned about \$12,300 per day on average with 46% of the available days fixed. Paddy Rodgers, Euronav CEO said: "Oil demand has been consistently upgraded over the past six months, which along with increased levels of recycling (21 VLCCs year-to-date) are encouraging developments for all tanker operators. However, the rebalancing of the tanker market requires further affirmative action in reducing primarily older tonnage, restraint from contracting and a

supportive oil price structure. "Freight rates will remain under pressure until this process of rebalancing is much further advanced.

Euronav retains both now and going forward substantial balance sheet capacity and fixed income visibility to navigate through such periods and remains confident on the medium-term trends for the crude tanker market," he said.

In March, the Suezmax '**CAP QUEBEC**' was delivered. This vessel is the first of four Ice Class Suezmaxes, which are progressively starting seven-year contracts with a leading global refinery player, believed to be Valero, from this year. Upon taking delivery of the '**CAP QUEBEC**', the company paid \$45.5 mill (including the final instalment). In addition, the company paid a total of \$12.4 mill in instalments towards the construction of the three remaining Suezmaxes at Hyundai Heavy Industries, which are due for delivery between now and September of this year.

The remaining capex for these vessels is \$130 mill, which will be borrowed under a new facility. On 22nd March, 2018, Euronav signed a senior secured credit facility for \$173.6 mill with Kexim, BNP and Credit Agricole Corporate and Investment bank, which acted also as agent and security trustee. The purpose of the loan is to finance up to 70% of the aggregate contract price of the four newbuilding Suezmaxes.

On 29th March, 2018, TI Asia Ltd and TI Africa Ltd concluded a \$220 mill senior secured credit facility. The facility consists of a term loan of \$110 mill and a revolving loan of \$110 mill to refinance the two FSOs, as well as for general corporate purposes. The company provided a guarantee for the revolving credit facility tranche Euronav said that it retained around \$817 mill of liquidity as at the end of March, 2018. Work on the merger with Gener8 is proceeding as planned with an anticipated closing in the second quarter of this year.

Demand for crude overall and expansion of tonne/miles remain positive for the tanker sector, Euronav said. The prospect for oil supply also remains supportive with a higher (and relatively stable) oil price driving new supply from Brazil, Russia and most notably US shale. However, the concentrated nature of the orderbook combined with a current oversupply of tonnage, is likely to provide a challenging backdrop for tanker operators until the world fleet can sufficiently rebalance. Since the second half of 2016 Euronav said that it had undertaken a number of proactive measures to bolster its capital structure to retain the capability to navigate the tanker cycle. The structure of the proposed merger transaction with Gener8 Maritime maintains those robust capital ratios. This structure should allow the combined entity post-merger to continue to have some resilience to a challenging freight rate market yet retain exposure to any potential upside when the freight rate environment improves.

Source : Tankeroperator

Inséré 28/09/18 DOSSIER Enlevé 28/10/18

Shuttle tankers –safe, flexible, efficient

DNV GL has taken a look at the shuttle tanker and in particular hybrid battery powered dynamic positioning (DP) systems.*

The global fleet has been growing steadily for decades, comprising 88 ships by the end of 2016, varying in size between 95,000 dwt and 155,000 dwt. The larger sizes typically operate offshore Brazil and the smaller in the North Sea.

Two owners, Teekay and Knutsen NYK, account for 62% of the fleet, and 64% of all shuttle tankers are DNV GL-classed.

Nine newbuilds are scheduled for delivery in 2017/2018, and on average, one vessel is scrapped annually. Some 32 vessels are over 16 years old and will require replacement soon.

To increase the regularity during loading operations and for collision avoidance, shuttle tankers are equipped with DP systems, which typically includes azimuth and tunnel thrusters fitted both forward and aft.

North Sea shuttles typically have twin-screw propulsion systems for redundancy and DP purposes. To improve the position-keeping and manoeuvring capability in ballast condition, it is not uncommon that shuttle tankers have an increased ballast tank capacity, compared to standard crude oil tankers.

Shuttle tankers operating on the Norwegian Continental Shelf may need to comply with Norwegian regulations for emissions of non-methane volatile organic compounds (NMVOC) and install complex vapour recovery process systems.

Developments are ongoing regarding the use of VOC as a fuel for eg, power generation purposes. Recent North Sea shuttle tankers use electrical rather than steam-driven cargo pumps and as a result, they typically have larger auxiliary engines, smaller boilers and inert-gas generators, as opposed to flue gas systems.

Loading time from FPSOs/FSOs or various types of offshore loading systems/buoys, may vary from 24 hours to more than a week, while the voyage itself is typically short. Therefore, the loading and discharging frequency is comparatively high, with up to 50 cycles a year per ship.

Some shuttle tankers spend 25- 50% of their operating life in loading mode at the field. The North Sea is a harsh environment where significant wave heights up to 5.5 m, wave periods of 12 secs, wind speeds up to 19.7 m per sec and current speed of 0.5 to 1 m per sec, can occur.

In Brazil, the weather conditions are generally less harsh, however, current speed is generally higher in this area than in the North Sea.

Loading systems

Today's shuttle tankers are either equipped with a bow loading system (BLS) or a submerged turret loading system (STL). STL loading is currently used at very few offshore installations, notwithstanding the fact that it allows loading in more severe weather conditions than BLS, supporting a significant wave height (Hs) of 16 m.

As for DP, most cargo owners specify that new shuttle tankers should satisfy IMO DP Class 2 requirements.

New shuttle tankers operating in both the North Sea and Brazil appear to have adopted the DNV GL's class notation DYNPOS(AUTR) as the required minimum. Historically, requirements have gradually become more stringent, a development that is likely to continue and may lead to frequent use of more advanced notations, such as DYNPOS(E) and DYNPOS(ER).

These notations ensure reliable and robust yet flexible DP systems, which can be run in more cost-efficient modes with a smaller environmental footprint, compared to traditional redundant DP systems.

DNV GL has also issued rules for the use of batteries in hybrid DP systems to further support industry efforts to deliver efficient, eco-friendly and incident-free DP operations.

In a recent joint industry project, four ship types with selected operational profiles were analysed to quantify the fuel, emissions and reliability benefits of using hybrid power for DP, drilling, propulsion and backup power.

The study found that hybrid power systems were technically feasible, with a viable return on investment (ROI) and payback periods of zero engine hours for shuttle tankers.

In the case of the shuttle tanker selected for this study, using battery power increased efficiency by 38%.

The result is a multi-faceted value proposition: operational efficiency is improved by balancing diesel engine loads and avoiding wasteful idling periods; reducing engine running time also cuts CO2 and other noxious emissions.

Redundant engines may be dispensable if the battery system functions as a spinning reserve. Avoiding cycles of extreme engine loads reduces engine wear and maintenance costs and may allow maintenance cycles to be extended. In addition, the ability to close the tie switch between buses can greatly improve the hybrid value proposition. Batteries can be optimised either for fuel efficiency or for backup power, depending on the given application.

In hybrid DP operations, batteries can supply load for about one third of the operating time, reducing generator cycles and responding faster than a generator set. As for backup power applications, economic feasibility depends on the ratio of investment cost versus the desired duration of backup power availability.

Fire safety is a key concern for battery rooms. These rooms must be designed with fully independent ventilation, cooling and fire suppression systems and a sophisticated, integrated control system.
TO

*This article is taken from a paper produced by Olav Tveit, DIVV GL's senior principal engineer and ship type expert.

Inséré 29/09/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 29/10/18

Progress towards a ban on Heavy Fuel Oil in Arctic

Following agreement at the July 2017 meeting of the International Maritime Organization's Marine Environment Protection Committee (MEPC71), the IMO is embarking on a body of work aimed at mitigating the risks of heavy fuel oil (HFO). This move was welcomed by the Clean Arctic Alliance, a coalition of non-governmental organisations calling for a ban on the use and carriage of HFO as fuel in the Arctic – as the simplest and most effective way to mitigate its effects. Heavy fuel oil is a dirty and polluting fossil fuel that powers ships throughout our seas and oceans – accounting for 80% of marine fuel used worldwide. Around 75% of marine fuel currently carried in the Arctic is HFO; over half by vessels flagged to non-Arctic states – countries that have little if any connection to the Arctic. The Arctic is under pressure – climate change is fuelling temperature rises double the rate of further south. As sea ice melts and opens up Arctic waters further, even larger non-Arctic state-flagged vessels running on HFO are likely to divert to Arctic waters in search of shorter journey times. This, combined with an increase in Arctic state-flagged vessels

targeting previously non-accessible resources, will greatly increase the risks of HFO spills. Already banned in Antarctic waters, if HFO is spilled in cold polar waters, it breaks down slowly, proving almost impossible to clean up. A HFO spill would have long-term devastating effects on Arctic indigenous communities, livelihoods and the marine ecosystems they depend upon. HFO is also a greater source of harmful emissions of air pollutants, such as sulphur oxide, and particulate matter, including black carbon, than alternative fuels such as distillate fuel and liquefied natural gas (LNG). When emitted and deposited on Arctic snow or ice, the climate warming effect of black carbon is up to five times more than when emitted at lower latitudes, such as in the tropics (see infographic: Responding to Arctic Shipping Oil Spills: Risks and Challenges).

What to expect from MEPC72

The agenda of MEPC 72, which runs from 9-13 April at IMO HQ in London, does not include a formal move towards a ban on HFO. However, a number of papers have been submitted from member states and NGOs "on the development of measures to reduce risks of use and carriage of heavy fuel oil as fuel by ships in Arctic waters". While NGOs cannot disclose the contents of these papers, on March 13th, Foresight Climate and Energy Business reported that one paper, co-sponsored by Finland, Germany, Iceland, Netherlands, New Zealand, Norway, Sweden and the US, calls for a ban on HFO. On March 20th, Radio Canada International published a story, Canada moves to dilute Finnish proposal to ban dirty fuels in the Arctic, quoting from the MEPC paper: "A single HFO spill could have devastating and lasting effects on fragile Arctic marine and coastal environments," the Finnish proposal says. "In addition, Arctic shipping is projected to continue to rise, thus increasing the risk of a spill. For these reasons, the ban on HFO should be implemented as soon as possible, and any delay in implementation of the HFO ban by eligible ships should be short-lived." The content of this paper will set out the stall for how movement towards a ban may occur, and sets up potential tasks for PPR6, the IMO's next meeting of its Sub-Committee on Pollution Prevention and Response 18-22 February 2019. Russia, Canada and Denmark have all supported IMO work to consider ways to mitigate the risks associated with HFO. However, to date, Russia has not supported a ban on use of HFO in the Arctic, and while this appears to be still the case, the Clean Arctic Alliance notes that a Russian state-owned shipping company Sovcomflot is speaking openly about the need to move away from oil-based fuels. Denmark has not yet made public a formal position on a HFO ban in the Arctic (this appears due to ongoing, but uncompleted consultation with Greenland). Canada has previously supported a "phase down" on HFO in a joint Trudeau/Obama announcement in December 2016, and proposed work to mitigate the risks of HFO at MEPC71 in 2017, however this position appears to have changed, and for now remains unclear.

Arctic Indigenous Attendees at MEPC72

Several Arctic indigenous representatives will be in London the creation of a consistent indigenous representation to the IMO, and also to explain why shipping issues related to climate change and environmental protection are important to their communities. They will attend the IMO meetings as part of NGO delegations, take part in side events and plan to meet with the IMO Secretary General of the IMO. All are available to meet media.

- Ø Sheila Watt-Cloutier, Canada, Inuit Rights Activist & Author
- Ø Verner Wilson, Alaska, Friends of the Earth, formerly with the Bristol Bay Native Association
- Ø Austin Ahmasuk, Alaska, Kawerak, Inc. (Bering Straits regional non-profit)

Ø Eduard Zdor, Russian Federation, former director of the Chukotka Marine Mammal Hunters Association

From 13:30-14:00, Monday, 10 April, Verner Wilson, Austin Ahmusak and Eduard Zdor will speak at the IMO, Arctic indigenous voices: Climate change, new shipping routes and solutions for mitigation and adaptation.

Source: Clean Arctic Alliance

Inséré 30/09/18 DOSSIER Enlevé 30/10/18

Ballast water in 2018: what shippers need to know

By Elly Earls

New regulations and stricter enforcement of existing ones made ballast water management a hot topic for 2017. Elly Earls asks what do companies need to be ready for in 2018 and beyond. The final months of 2017 saw the International Maritime Organisation's (IMO) new rules on ballast water management come into force, and the United States Coast Guard (USCG) toughen up on the enforcement of their own regulations on ballast water discharge. As shippers around the world take the necessary steps to comply with both laws, ballast water is set to remain a hot topic throughout 2018. On 8 September 2017, the IMO's Ballast Water Management (BWM) Convention, which was adopted back in 2004, finally came into force, marking a crucial step forward on the shipping industry's path towards halting the spread of invasive aquatic species, an issue that, according to IMO secretary general Kitack Lim, has been recognised as one of the greatest threats to the ecological and economic wellbeing of the planet. Ballast water is routinely taken on by ships for stability and structural integrity. The problem is that it can contain thousands of aquatic microbes, algae and animals, which are then carried across the world's oceans and released into ecosystems where they are not native, causing damage to biodiversity. Under the terms of the convention, all ships in international trade are now required to manage their ballast water so that aquatic organisms and pathogens are removed or rendered harmless before the ballast water is released into a new location.

Current IMO requirements

There are two standards within the convention – D1 and D2 – and for the time being, the majority of ships only have to comply with the former, which requires them to exchange their ballast water in open seas, away from coastal areas, ideally at least 200 nautical miles from land and in water at least 200m deep. They also have to carry: a ballast water management plan, including a detailed description of the actions to be taken to implement the requirements; a ballast water record book to record when ballast water is taken on board, circulated or treated and discharged; and, for ships weighing 400 gigatonnes and above, an International Ballast Water Management Certificate. Moving forward, there will be a phased approach to meeting the D2 standard, which specifies the maximum amount of viable organisms allowed to be discharged, including specified indicator microbes harmful to human health. From 8 September, new ships have had to conform to D2, but it won't be until 2024, 20 years after the convention's adoption, that all ships will. For most, this will involve the installation of special equipment to treat the ballast water.

Stricter rules in the US

For ships operating in US waters, however, there isn't quite so much room for manoeuvre, thanks to federal regulations already in force, which are stricter than their IMO counterparts.

"Since the US is not signatory to the BWM Convention, the USCG is not enforcing it," explains USCG spokesperson LT Amy Midgett.

"Rather, the USCG enforces its regulations on commercial vessels fitted with ballast water tanks."

Existing ships must comply with these regulations at the first scheduled dry-dock after 1 January 2016, and newbuilds at delivery. Compliance involves either being equipped with a USCG type-approved ballast water management system or an approved Alternative Management System (AMS).

After five years, the AMS must either achieve USCG type-approval or be replaced with a type-approved system. Ships are also required to develop and implement a full training plan for their BWMS, as these systems are highly technical and complex and require specialised training to ensure that crews know how to use and maintain them. Crucially, while it used to be fairly simple for an operator to document that compliance with one of the accepted ballast water management methods was not possible and thereby get an extension, this is no longer the case as, since December 2016, six BWM systems have been type-approved. While extensions can be granted, the process isn't as straightforward as it used to be. The USCG is also getting much tougher when it comes to enforcement of the regulations.

"The CG has taken enforcement actions ranging from issuing warnings to taking civil penalty actions. The Captain of the Port may impose an operational control restricting the vessel's movement or cargo operation, monetary penalty, and an increase in examinations," says Midgett.

"Restrictions in cargo operations may cost a vessel owner anywhere from \$30,000 to over \$100,000 in port, agent, or pilot fees, fuel, cargo delays, or other penalties. There is also potential for prosecution if criminal intent is suspected."

With so much regulatory development in the area of ballast water management, it will come as little surprise that many shipping companies are struggling to keep up, particularly those that operate in US waters. One of the biggest challenges they are facing, according to Midgett, is selecting the right BWMS for their ships from the six type-approved systems and approximately hundred AMSs currently on the market.

"Not all [systems] are suited for all ships based on the ship's operating pattern, space and size restrictions," she explains, adding that the operability of the systems is also causing frustration with some operators.

"We have learned that the successful use of a BWMS requires a company's commitment to engineering design and installation, crew training, and matching the BWMS limitations with the ship's operations. The Coast Guard is also strongly encouraging vessel owners and operators to plan for contingencies. A vessel's ballast water management plan should provide directions and alternate measures to be taken if a ballast water management system becomes inoperable, or if the vessel's intended compliance method is unexpectedly not available.

" Further afield, operators outside the US are struggling to overcome similar hurdles, according to Ed Wroe, technical manager at the International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO).

"There are a number of challenges that owners face, including but not limited to: differences between regional and global requirements; the complexity and cost of

retrofitting the systems onto existing bulk carriers; the suitability of available systems to meet operational requirements of the vessels; whether the systems do what they are meant to do; and post installation services/support provided by manufacturers," he says. Interestingly, INTERCARGO saw its membership numbers rise significantly from January to September 2017, and although it's difficult to say how much of this growth is because of the BWM Convention or any other specific piece of legislation, Wroe does put it down in part to the increasing pace of regulatory developments within the sector. "Shipping companies are more interested in being adequately informed on time and also being more involved in these developments," he believes, adding that for INTERCARGO's part, the hope is that BWMS manufacturers will form an association to help the industry overcome the inevitable challenges it will face over the coming months and years.

"That way associations such as ourselves who represent shipowners would be able to have a dialogue with a single body, representing the manufacturers, thus enabling constructive discussions on the needs of the owners and operators," he concludes.

source: Ship Technology

Inséré 02/10/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 02/11/18

Atlantic Container Line 1967-2017

BOEK BESPREKING door : Frank NEYTS

Coastal Shipping Publications recently published "Atlantic Container Line 1967-2017. A 50 Year Journey of Innovative Excellence" , written by Philip Parker. ACL's first 50 years have been rich with many industry innovations, history-making events and a very interesting cast of characters. Philip Parker, following on a long career managing ACL's Marine Operations, has taken on the daunting task of chronicling the creation and growth of the company over those first 50 years. He has sifted through mountains of documents and photographs and expertly put them together into this fascinating story of a successful company during a tumultuous time in the history of shipping. ACL's first half century took place during an adventurous time in maritime history. Containerisation revolutionized the shipping industry and ACL was the first European carrier (second overall) to embrace the concept with dedicated container ships. Today ACL is the longest continually operating container line in existence, with one of the most enviable financial performances in the entire shipping industry. Its unique business model, its unique vessels and its experienced and talented people continue to set standards by which other operators are measured.

"Atlantic Container Line 1967-2017" (ISBN 978-1-902953-83-0) is a hardback book, A4-size, of 144 pages, lavishly illustrated. The price is £19.50 plus £1.75 European postage. Ordering via the bookshop, or directly via the publisher, Coastal Shipping, 400 Nore Road, Portishead, Bristol BS20 8EZ, UK. Tel/Fax: +44(0)1275.846178, www.coastalshipping.co.uk , e-mail: Bernard@coastalshipping.co.uk.

Inséré 02/10/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 02/11/18

Fluxys to Add LNG Bunkering Facility at Port of Antwerp

Belgium-based Fluxys has taken over the concession in the port of Antwerp to make liquefied natural gas (LNG) available as an alternative fuel for ships and barges.

The company will add a permanent LNG bunkering facility by the end of next year to complement the existing mobile (truck-to-ship) bunkering service at the port.

Over the next year and a half the company will construct the infrastructure needed for barges and smaller seagoing ships at quay 526-528 to fill up with LNG at a permanent facility with LNG storage.

For this purpose the company is working closely with G&V Energy Group, which will also build an LNG filling station for trucks on the same site.

Fluxys already enables barges and smaller seagoing ships to bunker LNG using LNG tanker trucks, a procedure known as truck-to-ship bunkering



Inséré 04/10/18 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 04/11/18

**Get a history, become criminal:de vissers-
piraten van Walraversyde**

Dries Tys

INLEIDING

Vissers - en bij uitbreiding iedereen die niet tot de toplaag van de bevolking (adel, tophandelaars, ...) behoorde - komen zelden in de historische geschreven bronnen voor. Deze bronnen zullen voornamelijk de aandacht vestigen op de belangrijkste personen van de samenleving. Echter, vanaf het moment dat iemand een crimineel feit pleegde of iets deed dat afweek van de normale gang van zaken, rapporteren de historische bronnen ook onder die toplaag van de bevolking. Zo niet anders voor de vissers-piraten van Walraversijde.

ZEEVISSERS IN HET MIDDELEEUWSE VLAANDEREN

Waar landbouwdorpen in het middeleeuwse Vlaanderen (bv. Middelkerke, Slype, ...) bij uitbreiding het volledige Noordzeegebied bij wijze van spreken uit een kerk en vijf boerderijen bestonden, leefden zeevissers in grote gemeenschappen. Walraversijde, één van de grotere visagglomeraties langs onze kust, had vermoedelijk zo'n 500 à 800 inwoners. De vissers waren net zoals vandaag de dag vaak lang weg van huis. Aan de top van de hiërarchie in de 12de eeuw, 13de eeuw stonden de kapiteins: zij waren de eigenaars van de schepen tot aan de 15de eeuw. De middeleeuwse zeevissers waren ook gekend omwille van hun kennis van de zee en de zeeroutes. Het waren kennisdragers en ze werden ook geregeld geconsulteerd omwille van die kennis. Ze waren daarenboven berucht voor hun gewelddadigheid en de kaapvaart. Vissers werden ook altijd geassocieerd met marginaliteit. De "landmensen" of de landbouwersbevolking achter de duinen vreesde hen. De vissers trotseerden steeds de gevaren van de zee en toch kwamen ze keer op keer terug: "de visschers die wonen up te yden (= de haventjes) van der zee die ghaen bi daghe ende bi nachte due de vorseide dunen upt vloedeninc te hare scepen om te vaerne ter zee". Er heerste een soort wantrouwen t.o.v. de middeleeuwse zeevissers. Vis was nochtans een heel belangrijk bestanddeel van de middeleeuwse voedselcultuur. Vis kwam heel geregeld aan tafel en kon ook een heel valabel feestmaal opleveren. Fig. 1 toont een vismarkt uit de 14de eeuw waar grote vissen in pepersaus, zoute paling en gebakken snoek in mosterdsaus werden geserveerd als hoofdmaaltijd.

Er waren meer dan 30 vissershavens en aanlegplaatsen aan de middeleeuwse Vlaamse kust (12de - 14de eeuw) gaande van Witzant (het huidige Wissant in Frankrijk) tot en met Biervliet:

Witzant, Dijkland, Zandgat, Hildernesse, Kales, Peternesse, Coulogne, Marck, Ooie, Sint-Folkwin, Loon, Mardyck, Sinte, Duinkerke, Hyte, Tetegem, Yde van Zuydcoote, Ghyvelde, Koksyde, Nieuwe Yde, Nieuwpoort, Lombardsyde, Walraversyde, Oostende, Blutsyde, Yde van Wenduine, Scarphout/Blankenberge, Wayn, Heist, Muide, Slepeldamme, Koksyde bij Sluis, Waterdunen, Hugevliet, Lapscheure, Biervliet,...



Fig. 1 Een vismarkt (Italië, 14de eeuw).

DE RELATIE OVERHEID - ZEEVISSERIJ

De zeevisserij heeft altijd op één of andere manier in contact gestaan met de overheid. De visserij was een manier om in je brood of levensonderhoud te voorzien en de vissers stonden aan de marge van de samenleving. Maar de zeevisserij was niet zo maar een overlevingsstrategie als dusdanig. Ze leek al van in de volle middeleeuwen ook voor een stuk gestimuleerd te zijn door de overheid. In de 10de eeuw was de jacht op zeezoogdieren een vorstelijk recht (fig. 2). De graaf van Vlaanderen nam niet zelf de harpoen ter hand maar deelde dat recht uit. In 1121 schonk de graaf een "pinam de cetam" (een walvisstaart) aan de abdijs van Sint-Winoksbergen.

De abdijs noteerde dit in haar documenten, dus ze vond dit zeer waardevol. Ook in 1396 zien we dat een bruinvis en drie zeehonden als geschenk worden aangeboden aan de bisschop van Luik. Zeezoogdieren hadden met andere woorden een bepaalde status.



Fig. 2 Schaakstuk uit walrusivoor.

Ook paling was een vissoort die niet zomaar gevangen mocht worden. De

palingvisserijen werden door de graaf van Vlaanderen uitgedeeld aan de adel als een soort recht. De adel ging uiteraard zelf niet vissen maar opnieuw controleerde de overheid - via de adel - de visvangst op paling. Zo moesten vissers in Wisbech (Groot-Brittannië) bv. een rente van 33.000 palingen aan de vorst betalen. Ook bij ons werden in 10de - 11 de eeuw "palincsetes" ingericht waar goederen werden uitgedeeld aan de adel. Men viste dus in opdracht van de adel en de graaf van Vlaanderen. De vroegste vismarkten ontstonden dan ook niet voor niets naast de grafelijke burchten. De vismarkt van Brugge werd bv. ingericht aan de achterkant van de Burg van Brugge en ook de vismarkt van Gent ligt op het terrein van de grafelijke burcht aan het Sint-Veerleplein bij het Gravensteen. Er was dus een directe relatie tot het machtscentrum van de graaf.

OVERHEIDSINMENGING

TE

WALRAVERSIJDE

Walraversijde was, zoals hierboven reeds vermeld, veel meer dan een boerendorp (fig.3., links) en ook hier was er een verbinding met de macht. Het lijkt erop dat Walraversijde ontstaan is in het grafelijk domein dat op die plek lag. Alle gekleurde stukken land in fig. 3 (rechts) zijn het oude domein van de graaf van Vlaanderen. Het bruine stuk is dat gebleven tot aan de Franse overheersing, het blauwe stuk werd eind 10de eeuw door de graaf geschonken aan de abdij van Sint-Pieters van Gent. Het waren de mensen die in de grafelijke domeinen woonden die begonnen met de visserij en in die domeinen ontstonden dan ook vissershaventjes en -dorpen. Nieuwpoort en Oostende waren eveneens grafelijke stichtingen en volledig in eigendom van de graaf.



Fig. 3 Reconstructie in 1463 (links, © Past Forward) en grondplan van het grafelijk domein (rechts) van Walraversijde.

Walraversijde werd eveneens gekoppeld aan het idee van marginaliteit namelijk dat "de lieden van Walraversyde scamel lieden zyn, daerof den meesten daeghelicx ter zee varen moeten ende dandere huere ambochten doene, waerby zy huere nootdorst winnen moeten om by te levne" (1479). Maar er is meer. De overheidsinmenging die al van in de volle middeleeuwen bestond, beperkte zich niet alleen tot het stimuleren of controleren

van de visserij op één of andere manier. De overheid ging ook in rechtstreekse dialoog met de vissers. Vissers werden bv. geconsulteerd door de schepenen van de Brugse Vrije die op 23 september 1449 naar Walraversijde waren getrokken "omme aldaer advys te nemene metten stiermans (= stuurlieden) ende ouderlinghen hoe men best de grote scepen ter Sluus int Zwin bringhen zal zonder breken ende wat voorzienichede men hebben zal vanden "quaden zoute daer de visschers haren harynck ende visch mede zouten". Men vroeg dus enerzijds aan de vissers hoe men best het Zwin kon bevaren zonder schade op te lopen. Anderzijds was men geïnteresseerd in de kwaliteitseisen die moeten worden gesteld aan zout om vis op een goede manier te kunnen pekelen. De vissers bezaten m.a.w. niet alleen de kennis van het terrein (de zee, het milieu) maar ook de nodige technische competenties en de overheid maakte hier gebruik van.

Kaapvaart en piraterij

Walraversijde moet een belangrijke vissersgemeenschap geweest zijn en een pikant detail is dat er duidelijk contacten waren met de hogere politieke autoriteiten. Op het einde van de 14de eeuw (1385 – 1387) na een hele reeks interne conflicten in Vlaanderen en aan de vooravond van de Bourgondische overheersing en steunde Vlaanderen/Bourgondië de Honderdjarige Oorlog van Frankrijk met Engeland. Er werden – voor het eerst in de bronnen - zogenaamde "admiraals van de zee" aangesteld. Ze hadden geen eigen vloot, maar onderhandelden met de vissers en namen vissersboten aan om deel uit te maken van de vloot. Dat ging deels om konvooiering of het beschermen van de bestaande vissersvlooten door gewapende boten. Maar daarnaast betrof het ook oorlogvoering. Men heeft zelfs een poging ondernomen (die weliswaar is mislukt) om met een vloot Engeland binnen te vallen. Ten slotte had het ook te maken met kaapvaart meer bepaald het doelgericht en moedwillig aanvallen van Engelse schepen in opdracht van de hertog/ graaf om de zo de Engelse economie schade aan te brengen. Deze drie zaken zijn niet echt te onderscheiden, ze komen op hetzelfde neer. Daarbij komt ook nog de piraterij wanneer schepen werden overvallen zonder hertogelijke goedkeuring.

De vissers van Raversijde, Oostende, Heist, Nieuwpoort, enz. bedreven dus konvooiering, oorlogvoering en kaapvaart in opdracht van de hertog maar tegen de belangen van de grote handelssteden zoals Brugge, Gent, Ieper. Deze steden verzetten zich tegen de politiek van de hertog. We vinden dit terug in de rekeningen van de schepenen van Brugge en de schepenen van het Brugse Vrije: "Willem van Messem ende Jan van Boeyegheem ts maendaechs den 13sten dach in november te Brucghe met den ghedeputerden vanden steden ter parlamente daer de maren camen dat die van Biervliet, Hughevliete, Blankenberghe, Oostende, Wilravenshide ende vander Nieuwerpoort elc bi wilen hadden ter zee gheweist ende der coopliden van Ingheland ende ooc Hollanders ende Oosterlinghen goet ghenomen ter zee ende te land ghebrocht daer zijt onderlingh ghedeelt haddenu up dwelke de voorseide ghedeputerde van den steden raet ende avys hadden dit nemmer gheschien zoude ende drougen over een te zendene an onsen gheduchten heere vanden welken elc vanden ghedeputerden vanden steden namen haer verhalen". Brugge is m.a.w. ongerust, ze hebben als handelaars immers goede contacten nodig met Engeland, Holland en de Oosterlingen (de handelaars van de Hanzen). Brugge zag zijn economisch verkeer verstoord door de politieke kaapvaart en richtte daarom een brief aan de hertog om hier iets aan te veranderen. De schepenen richtten zich ook specifiek tot Heist en Walraversijde. Deze twee plaatsen komen vaak terug in de bronnen, wat doet vermoeden de vissers daar zowat de grootste schurken op de zee moeten zijn geweest. "Jan Zuerinck ende Jan de Baenst swondaeghs den laetsten dach in april te Heys, te Wilravenshyde, omme de zeelieden te verbiedene van sghemeens lands weghe dat zij gheene rebelhede doen zouden up Inghelsche iof up andre varende bider zee up de vrientscepe vander lande". Ook op 23 april 1404 gaan de raadsheren en schepenen van

Brugge "te Blankenberghe, t'Oostende, Wilravenshede, Lombardien, Nieupoort, Dunkerke ende te Greveninghe omme te spreken met ... den sciplieden (= de schippers), hemlieden te zecghene van t ghemeens lands weghe dat niemant uut varen zoude ter zee noch laten varen omme roven of om yement scade te doene, iof het ne ware bibevelle van onsen gheduchten heere ende zinen lande van Vlaendren". Ze vroegen dus aan de vissers zelf alsjeblief doe het niet tenzij je heel expliciet de opdracht krijgt van de hertog. Vissers gingen met andere woorden iets te snel over tot kaapvaart/piraterij buiten het officieel toegestane en men wou zelfs een schadevergoeding vragen om de Engelse vissers en handelaars te vergoeden: "ende dat men bi alle weghe van groten vervolghen doen zoude an den coninc van Inghland, omme restitucie van scaden die d' Inghelsche den Vlamingen grotelike gedreghen hebben ter zee".

In 1420 zien we dat er in Duinkerke (toen ook een kleine handelsstad binnen Vlaanderen en Bourgondië) een aantal vissers gearresteerd werden omdat zij een aantal schepen beroofd hebben: "Jan van Boneem ende Jan vander Rive, tsondages den 27e in april te Duunkerke omme ghetelivererd te hebbene een scip ende andere goed toebehorende Clais fs; Jans Heinricx ende zijnen veinoten, vrylaten wonende in Wilravensyde, daer ghearresterd ten verzoucke van Willem Joos ende zijnen medepleghers, poorters te Duunkerke, omme zekere sculdlike zaken van coopmanscepen, van vrechte ende anders al ombewetticht ende onverbonden al daer, twelke was in bereghent". En in 1428: "Jan van Boneem de jonghe smaendaechs 29 in maerte bi laste van den wet ghetrocken te Coxide, 't Slepeldamme, te Heys, te Wendunen ende te Wilravensyde ande visschers aldaer omme hemlieden te kennen te ghevene vander wet weghe dat zij zonder begrijp haer beste doen mochten up de rovers die voor t land van Vlaenderen roofsen de cooplieden ende visschers ter zee varende ende kerende".

De kapel: negotiëren tussen macht en marge

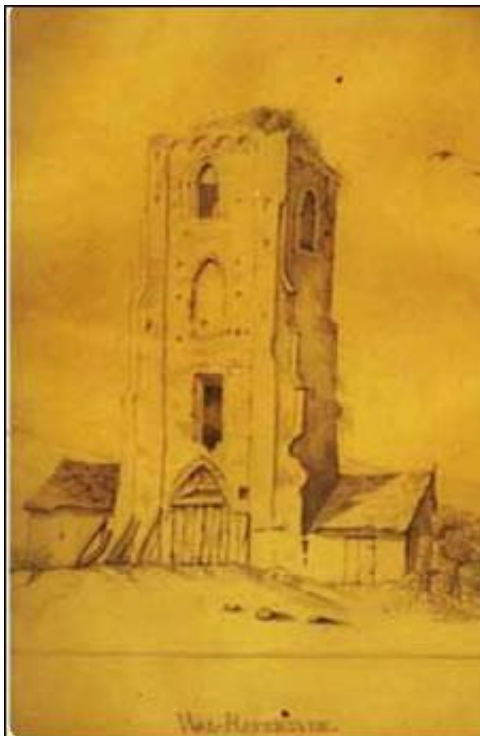


Fig. 4 De vervallen toren van de kapel van Walravensijde, anoniem, midden 19de eeuw.

De vissers-piraten van Raversijde die iets te gemakkelijk schepen kaapten, waren duidelijk een fenomeen in de late 14de eeuw – vroege 15de eeuw. Het aandringen op kaapvaart was echter niet de enige overheidsinmenging in dit vissersdorp. De kapel van Walravensijde (fig. 4) was een plaats voor de samenkomst van macht en marge. De vissersbevolking was niet alleen gewelddadig, ze waren ook heel gelovig. Een kapel van die omvang was een vrij duur gebouw en een machtssymbool maar er was kapitaal voor nodig. Ondertussen is gekend wie de kapel heeft mee gefinancierd: Willem van Halewyn: raadsheer van de Hertog van Bourgondië (vergelijkbaar met ministers van de dag van vandaag, de absolute politieke top) en Baljuw van Brugge (controlefiguur van de hertog binnen de stad Brugge)

- De ridders van Schoore en hun verwanten, de familie Reyphins: riddergeslachten uit het Brugse Vrije (de lagere adel, niettemin de adel). Pittig detail hierbij is dat de dochter van de familie Reyphins trouwt met de zoon van Jacob Heijns, kapitein van Walravensyde. Zo zien we zelfs een familiale link tussen de brede entourage van de hertog en de klasse van de kapiteins.

- De familie van Varssenaere: dit waren waarschijnlijk zoutzieders en ze behoorden tot de eerste weerden of reders die vanaf de 15de eeuw schepen in bezit hadden maar zelf niet meer in zee gingen

Al deze figuren stonden duidelijk in contact met het hof van de Hertog. De schepenen van de Brugse Vrije en Brugge mochten dan wel proberen om de kaapvaart/piraterij van de vissers aan banden te leggen om zo hun handelsbelangen veilig te stellen, tegelijkertijd was dit waarschijnlijk vrij zinloos. De vissers luisterden op geen enkele manier naar deze gedeputeerden omdat zij rechtstreeks onder het bevel stonden van de hertog via personen zoals Willem van Halewyn. De topmacht zat rechtstreeks in het vissersdorp via de kapel.

Evolutie naar vissers in loondienst en dienst van de "staat"

Ook in de rest van de 15de eeuw - wanneer het ongecontroleerde verdween - traden vissers soms op als militaire vloot voor de hertog indien zij daarom gevraagd worden, bv. in 1458:

"Mer Diederic van Halewijn, Jan van Boneem ende Gayse Bone sondaechs 4e in december gheordeneert ende ghelast te treckene t'Oosthende omme metgaders bden ghedeputerden vander Sluus, vanden Nieupoort ende van anderen plaetsen upden zeekand gheleghen te hoorne de rekeninghe vanden costen ghedaen ter cause vanden vredscepen gheordeneert ter bewaernesse vanden visschers van Vlaenderen" en in 1471: *" Ende te Wilravensyde omme te wetene ende vernemene vanden stiermans van daer daghelycx ter zee varende hoe vele scepen ende mannen van orloghen zij zouden moghe leveren ende utereeden omme ter zee te wederstane de vyanden van onsen gheduchten Heeren ende Prince. Mijnen heere van Moerkerke ende Floreins Cruesinck van dat zij tsondaechs den eersten dach in hoymaent 71 ghezonden waren ter Sluus omme te vernemene hoe vele ende watmen zoude moghen vercopen of verhueren tscip dat de stiermannen van Wilravenshide ter zee ghevoert hadden ter bewaernessen vanden frontieren ende visschers vanden lande."*

Het einde van Walraversijde?

De kosten van oorlogsvoering moeten zeer hoog zijn geweest. De inmenging van de overheid in de zeevisserij kan op deze manier ook nefaste gevolgen hebben gehad voor de vissers en de vissersgemeenschap. Eind 15de eeuw moet Raversijde op eigen kosten een oorlogsschip voor de hertog uitrusten en dat kostte ongeveer 2000 pond. Ter vergelijking: het jaarloon van een landarbeider was 60 pond. Die kosten zijn waarschijnlijk op een bepaald moment te hoog geworden. Samen met de onrust eind 15de eeuw zien we dat eind 15de – begin 16de eeuw een deel van het dorp verlaten wordt. Het Raversijde van de 16de eeuw was niet meer het Raversijde van de 14de en de 15de eeuw en dit eindigde met het Beleg van Oostende waarmee de vissers definitief werden verdreven uit het dorp.

BESLUIT

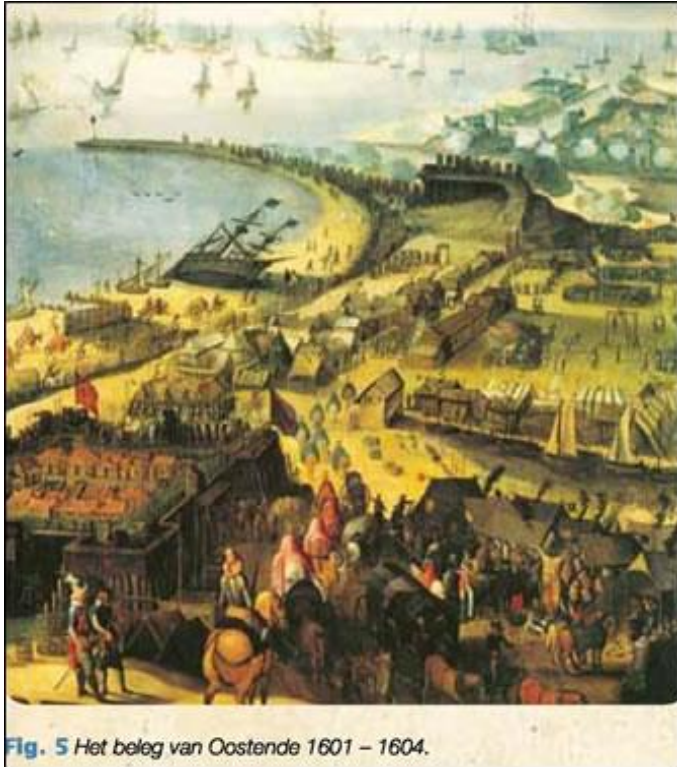


Fig. 5 Het beleg van Oostende 1601 – 1604.

Er was in de 15de eeuw een duidelijke relatie tussen de politiek en de piraterij. De piraterij en kaapvaart gebeurden door vissers als bijberoep. De macht stuurde en controleerde de visserij en er was waarschijnlijk ook een indirecte relatie tot de commercialisering van de vissersvloeten: de elite van adel en weerden kregen de vissersvloeten in handen en controleerden ze.

Inséré 06/10/18 DOSSIER Enlevé 06/11/18

Benchmarks in technical and commercial performance

As fuel performance monitoring becomes more widespread in the tanker industry, the gathering of quality data concerning at sea consumption is only the beginning.

Through analysis joined with historic data, it is possible to establish realistic technical baselines, as well as commercial benchmarks, thus enabling a closer communication between technical and commercial departments.

This standard is often denominated 'baseline' or 'benchmark curve'. It is, however difficult to find a definition for these concepts, and even more difficult to find nominal values for such standards.

The purpose of this article is to clarify matters and establish some principles for a numerical determination of benchmarks to be used by PDI in Propulsion Dynamics' CASPER reports.

Baseline - In the patented CASPER performance analysis reports, the baseline reflects simply the resistance of the new, clean ship.

This resistance is relatively well-defined, and the 'base line' is therefore a value, which may be regarded as constant over time. If this resistance is given the value 1 at design draft and at design speed, the actual 'added resistance' is simply the factor, which shows the actual increase of resistance (of hull and propeller) in relation to the baseline resistance, when all other parameters, such as wind, waves, sea current, draft/trim and speed, have been corrected for.

The baseline may of course be changed over time, either if it is found that the initial clean ship resistance was erroneous, or if the ship has been modified (such as installation of energy saving devices).

A sometimes called 'Dynamic Baseline' behaviour expresses that the 'new ship performance' can not be maintained over time, even with the best possible maintenance husbandry. This can, however also, and more correctly, be reflected by a suitable benchmark curve, as shown in the following.

Benchmarks - The definition of a benchmark is that it represents some kind of a standard, to which something could be compared. A technical standard for comparison could be based on the PDI experience with ships of similar type. This is reflected in the following diagrams. Benchmarks may of course also be established based on commercial standards, such as common charterparty requirements, or possible an operational benchmark whereby (anonymous) competitors' best practice for shipping companies that wish to participate in anonymous benchmarks is compared.

In the following it is mainly the technical benchmarking, which is described.

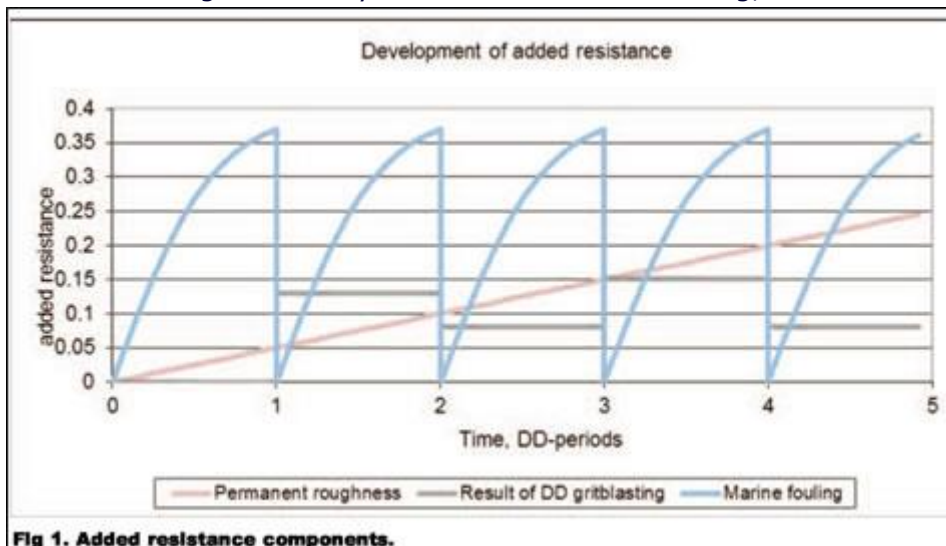


Fig 1. Added resistance components.

Figure 1 shows the different kinds of CASPER added resistance.

It is seen that there is the so-called permanent added resistance, which covers the permanent degradation over time of the wetted surfaces.

The permanent added resistance may be removed, but that will normally require large investments in drydocking time in order to replace of a large part of the shell plating, smoothing of weld beads, etc.

There will also be a kind of semi-permanent added resistance (or basic roughness), which may mostly be removed by extensive blasting in drydock. Full 'white metal' sand blasting will, however normally only take place every 10 years.

Finally, there is the added resistance caused by marine growth. It will increase over a docking period, unless some kind of in-water cleaning of hull and/or propeller is carried out.

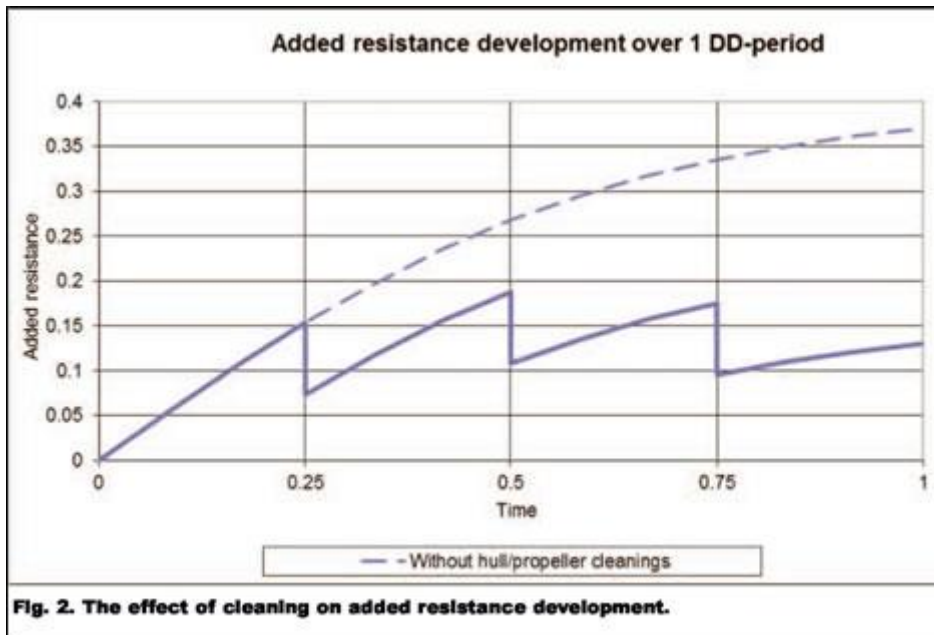
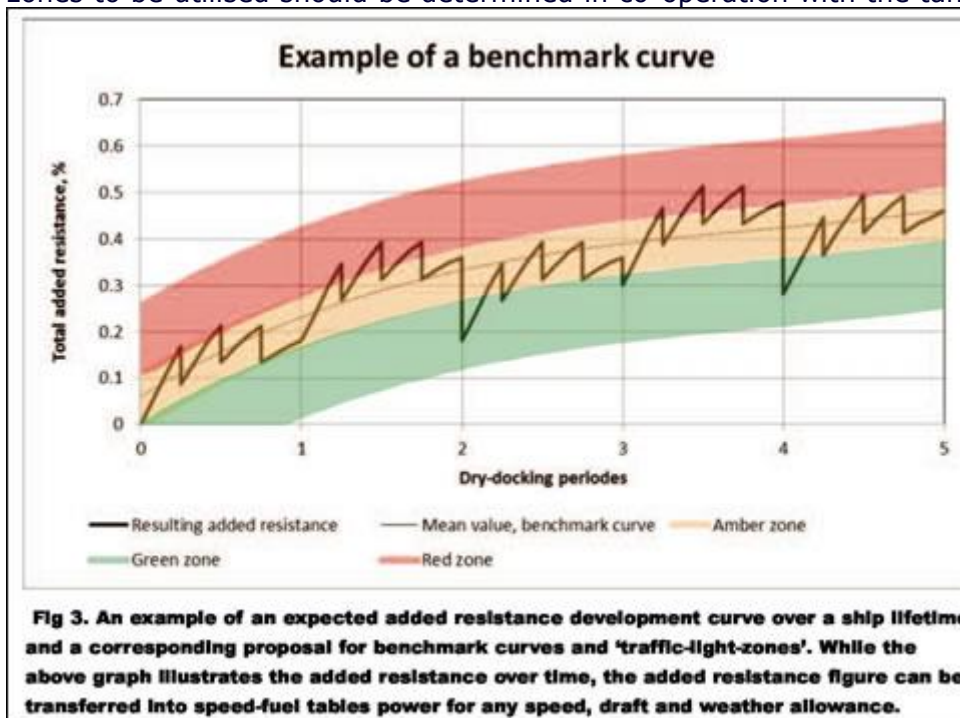


Figure 2 shows how the marine fouling added resistance develops over a docking period, if nothing is done. It also shows how the added resistance is influenced by hull/propeller cleaning. Finally, Figure 3 shows how the development over a 25 years lifetime could be

for a typical tanker.

A mean benchmark curve is shown, and proposed validation areas are indicated by colours, amber for 'normal', green for 'good' and red for 'bad', respectively.

The curves and the colour zones reflect only some of the principles. The real curves and zones to be utilised should be determined in co-operation with the tanker owner, when a



strategy for the use and the maintenance of their ships has been determined.

Conclusion

Benchmark curves drawn for the purpose of fuel saving and maintenance guidelines should normally reflect general experience, however, it is obvious to rely

especially on detailed experience with similar ships, similar hull surface treatment and similar procedures for maintenance.

The first thing to do, therefore is to decide on a strategy for hull/propeller maintenance, including the choice of hull coating types and intervals for drydocking and underwater cleanings and then determine the benchmarks in such a way that it can be checked whether the goals of the strategy is reached or if further action is required. In CASPER, the results of over 4,000 ship-years; tracking daily or weekly hull performance and 1,000 drydockings together with hull cleanings and propeller polishes, have been

analysed, and therefore it is easy to evaluate the efficiency of the hull coatings and
aforementioned maintenance activities.
Benchmarks can be drawn that are purely technical (with sea trial performance as a basis)
or benchmarks that are operational (using values for similar ships of similar age and time-
out-of-dock). Further, benchmarks can also reflect commercial goals (using charterparty
figures for speed, fuel consumption, weather, etc) and can be defined accordingly.
It is therefore likely that different departments within a tanker operation will need different
kinds of benchmarks. This is possible and will be reflected by the CASPER presentation of
analysis results.

*This article was supplied by Propulsion Dynamics.

Inséré 07/10/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 07/11/18

Jan De Nul launches Ultra-Low Emission Vessel Diogo Cão in China: Clean air thanks to on-board exhaust filtering technique

The 3,500 m³ Trailing Suction Hopper Dredger **DIOGO CAO** was launched at the Keppel Nantong shipyard in China, a subsidiary of Keppel Offshore & Marine. This green vessel is the second of three 3,500 m³ hoppers to be launched, equipped with an exhaust gas treatment system filtering out and virtually eliminating many pollutants from the exhaust gases. In total, Jan De Nul Group ordered six such ultra-low emission Trailing Suction Hopper Dredgers, called Ultra-Low Emission Vessels, five of which are being built at Keppel: three small 3,500 m³, two medium-sized 6,000 m³ and a larger vessel at 18,000 m³. All six vessels are diesel-electrical powered, with engines allowing optimal use of generated power but with low fuel consumption and emissions. In addition, the vessels are equipped with a two stage highly efficient exhaust gas filter system, resulting in emissions complying with the European Stage V regulations for inland waterway vessels. "We are delighted to be leading the way in compliance with the most stringent global emission limits with the world's first EU Stage V dredgers, which will be highly fuel-efficient, reliable, versatile and productive," says Robby De Backer, New Building Director at Jan De Nul Group. "Their use will enable dredging projects to be completed with the lowest levels of emissions to date." "As the new dredgers will frequently operate in estuaries, rivers and coastal areas near urban areas, we decided to limit the NOx emissions to a level 30% below the actual IMO Tier III requirements, and to reduce other potentially harmful contaminants that are currently not regulated by IMO," says De Backer.



The singularity of not choosing clean burning fuels

In a world of climate change and overall environmental consciousness, Jan De Nul Group has chosen to design and build its latest generation of dredging vessels, running on diesel and equipped with exhaust gas after treatment system. Ambient air in urban environments often contains all kinds of particles and other toxic substances. Jan De Nul aims at minimising its contribution to manmade dangerous pollution sources in those urban areas. Burning cleaner fuels helps to reduce some individual pollutant levels, whereas Jan De Nul has taken the initiative to actually remove or eliminate active pollutants from exhaust gases. By doing this, Jan De Nul takes a different approach than others who have chosen clean burning fuel vessels. "Our main target from the start was: how can we lower the air pollution caused by dredging vessels?" says Michel Deruyck, Fuel Coordinator at Jan De Nul Group. "We focus on the impact that maritime transport and port development has on public health and ambient air quality. During the new dredger design phase, we looked at different options and technologies, with the goal of maximising pollution reduction or elimination, and preparing for the stricter European land and inland waterways emission regulations Stage V, due for implementation in 2020."

Stage V regulation and catalytic filtering technique

The maritime transport regulator International Maritime Organisation (IMO), states that clean burning fuel vessels have to comply with the IMO Tier III regulation. The European regulations on land, Stage V, are far stricter. Mainly because for the first time, particles emitted down to 23 nanometres are taken into account. The new vessels will operate with normally available ultra-low sulphur gasoil, with the exhaust gas treated in two stages by means of a Selective Catalytic Reduction (SCR) system, and a Diesel Particulate Filter (DPF). The SCR system lowers NO_x to achieve EU Stage V levels for inland waterways. The second stage DPF removes particulates from the exhaust, also down to the future EU Stage V levels. Eliminating black carbon emission with the DPF significantly reduces the climate impact of these vessels. Jan De Nul Group chose technology based on the Swiss example of filtering exhaust gases in the tunnelling industry. "Since the 1990s, the tunnelling industry has used exhaust gas filtration on vehicle and heavy duty machinery emissions to provide clean, breathable air for workers tunnelling under the Alps," adds Michel Deruyck. "Today we are applying the same filtering techniques on our new vessels, and by accounting for particle numbers we obtain a 99% filtration efficiency and detoxification by catalysis."

The Diogo Cão's design

The design of the **DIOGO CAO** is based on the successfully operating 3,400 m³ TSHD **ALVAR NUNEZ CABECA DE VACA** and **SEBASTIANO CABOTO**, built in 2011. The

vessels combine a shallow draught with high manoeuvrability, making them very suitable for working in confined areas.

The **DIOGO CAO** is in diesel-electric execution: all major drives (thrusters, dredge pump, jet pumps...) are electrically driven, and controlled by means of frequency converters. In this way each system can operate at its optimal speed and power. Power is generated by means of three diesel generator sets. A control system automatically starts and stops the sets depending on the power requirement. Asymmetric load sharing results in optimal load distribution over the diesel generator sets. All these measures result in a low fuel oil consumption, which is the best in its class. Hopper capacity 3,500 m³ Deadweight 5,500 t Length o.a. 89.3 m Breadth 22.0 m Max. dredging depth 27.6 m Suction pipe diameter 800 mm Speed 11.3 kn Pump power (trailing) 1,250 kW Pump power (discharging) 3,000 kW Propulsion power 2 x 1,100 kW Total installed diesel power 5,510 kW Accommodation 16 persons Keel laying of the first 6,000 m³ Trailing Suction Hopper Dredger Now the **DIOGO CAO** is launched, the keel laying of the first 6,000 m³ vessel took place on 19 July at the Keppel Singmarine in Singapore. Jan De Nul Group recently decided to name both 6,000 m³ Trailing Suction Hopper Dredgers after two decommissioned vessels of the Groups fleet: **SANDERUS** and **ORTELIUS** Innovation, expertise and sustainability. This is the strength of Jan De Nul Group. Thanks to the passion and commitment of its employees and the hypermodern fleet, the Group is market leader in dredging and maritime works, as well as in specialised services for the offshore market of oil, gas and renewable energy. The Group is also a leading company in civil engineering and environmental activities. The professional and innovative solutions are trusted across the industry. Whether it concerns the design and construction of locks, the design and installation of wind farms at sea or the redevelopment of polluted industrial sites, together with its clients Jan De Nul Group contributes to further economic .

Source: Jan de Nul Group

Inséré 08/10/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 08/11/18

Shipping facing a more serious shortage of senior officers than it expects

Shipping faces a more serious shortage in senior officers in the future than it is prepared for warns Mark Charman, ceo of Faststream Recruitment Group.

In an interview with Seatrade Maritime News Charman says that they were already seeing shortages of senior officers in certain areas such as gas shipping. "I think we are at the beginning of the cycle with organisations struggling to find the officers they need for their ships," he says.



The latest Bimco/ICS Manpower Report published in 2016 identified an existing shortfall of about 16,500 officers (2.1%), and estimates a need for an additional 147,500 officers by 2025 to service the world fleet.

"I truly believe going forward shipping will face problem beyond what it expects in the recruitment of officers," Charman states.

Specialising in shipping and

offshore Faststream is involved in the recruitment of officers to ships, but not crewing or crew management.

"We're starting to see more skill shortages for senior officers with gas experience. All these gas ships that have been built and have come into service the supply of officers with good gas experience and meet the requirements of the various matrix are few and far between of all nationalities and that is going to get harder," he explains.

Charman believes that shipping has benefitted from the sharp downturn in the offshore sector where large numbers of vessels laid-up leaving senior officers to seek work in other sectors such as tanker and cruise shipping. However, he believes once the offshore sector rebounds seafarers with qualifications as DP2 training will chose to return to offshore.

"When the offshore sector picks-up they'll be gone. And they'll be gone because the offshore sector pays way more than conventional deepsea shipping and the rotations in offshore are much shorter. It's a way better lifestyle for the officers," he says.

Shorter rotations is something that Charman believes deepsea shipping will need to offer if it is to appeal to the Millennial generation. A survey by Faststream of around 1,000 seafarers in the gas shipping sector found that the most important factors in choosing an employer, in order, were – money, rotations, onboard communications such as wi-fi access, and new vessels.

The survey also found that 55% of junior officers thought that promotions were too slow. Charman noted the Millennial generation were not used to waiting, and wanted things now and would not wait for promotions.

As to how the industry should tackle the issues it faces in the future he said it needed to understand it was cheaper to retain people than replace them. "The industry needs to move from away this distressed purchase, just in time, hiring, to a talent pipeline."

Inséré 10/10/18 BOEKEN BOOKS LIVRES Enlevé 10/11/18

"Ship Knowledge"

BOEKBESPREKING by : Frank NEYTS

Dokmar Maritime Publishers BV in Holland recently issued the 9th edition of its most popular title "Ship Knowledge" written by Klaas Van Dokkum. The contents of the book has

been completely updated. 'Ship Knowledge' is the book that tells you all about ships and shipping. The parts and systems which together form a modern ship are dealt with, from design drafts up to finished construction, including paint systems and legal aspects. Detailed description of the various subjects as well as the use of many drawings, cross-sections drawings and pictures, all in full colour, make the book perfect readable for everybody interested in shipping. After reading the book you will no longer think of a ship as a dead object, but consider it a completely self-supporting entity embodying all the modern techniques also to be found in a small town. An indispensable book for anyone interested in modern shipping! Considering the ever growing number of foreign crew on board European vessels and in the offshore industry with consequently a growing demand for English language readers and text-books. 'Ship Knowledge' will certainly prove to be an asset, not only for use at nautical colleges, but as a work of reference for everyone employed afloat nowadays. "**Ship Knowledge**" (ISBN 978 90 71500 32 9), a 400 page hardback publication costs 69.50 euro, incl. P&P. It can be bought in the specialized bookshop or direct with the publisher, **Dokmar Maritime Publishers BV**, PO Box 5052, 4380KB Vlissingen, The Netherlands. Phone +31(0)612.3506150, Fax +31(0)228.326707, e-mail: info@dokmar.com, website www.dokmar.com.

Inséré 10/10/18 DOSSIER Enlevé 10/11/18

LNG as a fuel- Good or bad?

We have given this Comment page over to Ian Adams, the former IBIA secretary general and now an independent consultant*, who airs his views on LNG as a fuel .

In 2007, I attended a conference where the possibility of using Liquefied Natural Gas (LNG) as a fuel for international shipping was raised.

At the time, a cruise ship company's representative said that he could not see how this would be a viable option unless the fuel was towed behind the ship in a separate vessel. This was greeted with great hilarity among the audience and among the panellists.

Ten years on and we are now awaiting the delivery of the first cruise ships to be LNG powered along with Ro-Ro ferries, containerships, platform support vessels, dredgers and drillships to name but a few, either under construction or indeed delivered and operating.

Why? Is this fuel the panacea for all our emissions issues?

Let's look at the reasons why LNG has become for many the fuel of the future.

MARPOL Annex VI when it was revised in 2008 had set targets for ships emissions. The sulfur content of fuel oil globally has been reduced to 3.5% m/m and the fuel used in Emission Control Areas (ECA's) to 0.1% m/m.

Previous experience gained when MARPOL Annex VI first entered into force in 2005 had enabled both sides to prepare for the subsequent transitions well with minimal disruption. In 2020, the global sulfur cap will reduce to 0.5% m/m.

Except for a very small number of crudes residual fuel from the refineries of the world will not comply with this limit. Instead, we will have to find an alternative source of energy. The simplest solution is to switch to distillate fuels - marine diesel oil (MDO) or marine gas oil (MGO) but both MDO/MGO are expensive.

LNG on the other hand is plentiful and cheap. It also has the added attraction that when burnt it produces no Sulfur Oxides (SOx) and it reduces Nitrogen Oxides (NOx) by about

85%. In addition, by switching from heavy fuel oil (HFO) to LNG, we will produce around 20% less carbon dioxide (CO₂).

The international code of safety for ships using gases or other low-flashpoint fuels (IGF Code) was developed and adopted at the IMO through the Maritime Safety Committee (MSC) on 11th June, 2015.

During the revision of Annex VI there was another parallel working group (WG) at IMO discussing Greenhouse Gas (GHG) emissions from ships. Whilst there has been no progress currently, IMO is coming under increased pressure to take action. The Paris agreement failed to include international shipping, but it is only a matter of time before attention will turn to our industry. Shipping contributes around 2% of global CO₂ emissions (796 mill tonnes in 2012).

As mentioned above, by switching to LNG, we will reduce the amount of CO₂ produced by around 20%. LNG is predominantly methane. Methane is identified as a GHG and is rated at 28 times more harmful over 100 years and 84 times more harmful over 20 years than CO₂.

A catastrophic release would undo all the good that burning it has done. An EC report produced in 2016 indicated that although improvements have been made there is still 'methane slip' through engines, around 7 g per kg at high loads, increasing to 23-36 g at lower loads. We should also look at the whole supply chain from well to consumer and consider all the methane slip in the system.

The report acknowledged the reduction in the headline gases but also identified the fact that burning LNG generated more ultrafine particulates. These ultrafine particulates can penetrate the respiratory system and get transported to all parts of the human body via the bloodstream.

LNG shipping has a fantastic safety record. Again, why is this? The crews on LNGCs are the highest trained in the fleet. Are we going to train all our crews to this level? Then there is a question of infrastructure. We do not have the facilities for delivering this fuel. You cannot use a standard bunker barge to deliver it. Will LNG terminals be keen to welcome all comers to their berths?

In conclusion, LNG is a distraction, at best it is an interim solution to a larger problem. The sooner shipping grasps the nettle of the bigger picture the sooner we will have a truly sustainable solution for an industry that is vital for international trade.

There are many lobby groups that are calling for a zero-carbon world. One where fossil fuels are eliminated from the energy market. LNG will not fit with that idyll.

*IMA Marine is a consultancy specialising in bunker fuels. Services offered include advising on purchasing policy, training, and provision of expert witness. Adams was the secretary general/CEO of the International Bunker Industry Association (IBIA) between 2001-11. He holds the Cardiff University Bond Solon Civil Expert Certificate.

Inséré 12/10/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 12/11/18

A quiet revolution

A new study shows more seafarers are getting connected at sea – and that onboard internet access is an increasingly important issue when choosing who to work for. STEVEN KENNEDY reports on the research...

Back in 2016, the United Nations resolved that access to the internet is to be considered a basic human right.

No right-minded person would question that principle on land; yet for many of those at sea, connectivity remains something of an alien concept. It's a position Nautilus remains extremely keen to address.

The Union launched its own Crew Communications strategic campaign after running a survey on the issue in 2016 which found that despite 88% of members saying they worked onboard ships with internet access, only 57% could use it for personal emails and only 34% could use social media.

'We ultimately want to see "at home" levels of connectivity for our members and seafarers everywhere,' says the Union's head of strategy Debbie Cavaldoro. 'That means free wi-fi onboard ships and in ports. With good policies covering usage and cyber security training, there is no reason why seafarers shouldn't be able to use the internet off-duty in the same way as those in shore-based occupations.'

Happily, in the two years since the Nautilus report was published, we have been starting to see indications that things are getting better – as demonstrated in the new Futureonautics Crew Connectivity 2018 Survey Report, which concludes that more seafarers than ever before have access to connectivity and communications.

Having surveyed almost 6,000 serving seafarers, Futureonautics chief executive Roger Adamson presented the results of the research last month to an invited audience at London's Shard building.

In 2012, when Futureonautics started looking at these issues, the overwhelming interest was in communications in the context of crew welfare, he noted. 'But since then – as the digital revolution has gathered pace and the industry has acknowledged the pivotal enabling role connectivity plays in every aspect of their operations – the question-set has expanded.'

With this in mind, the latest Futureonautics research looked at areas ranging from cyber security and training to which aspects of technology are opportunities and which are threats. Futureonautics estimates the combined value of the shore-based and sea-based crew communications market at more than US\$2.4bn surprisingly, most claimed they see new technology as an opportunity. Some 68% said they saw positives in the move to automation, whilst big data and analytics (69%) and predictive maintenance (73%) also gained positive feedback. The biggest threats were seen as the use of unmanned ships (48%), robotics (38%) and artificial intelligence (38%). Additionally, more than half of all seafarers had seen at least one element of their role automated in the last two years – although 98% said this had had a positive impact on their work.

Futureonautics stated that seafarers, in general, thought these technologies presented far more opportunities than threats to their roles in future. However, the survey didn't ask why they felt this was the case. The cost of staying connected also reared its head. Feedback suggested that as much as a quarter of a seafarer's monthly salary could be spent on keeping connected with friends and family whilst at sea. The study showed seafarers worldwide spending, on average, between US\$89.46 (seafarers from Europe, the Middle East and Africa) and US\$132.13 (south central Asia) on communication whilst at sea. When this is compared to basic monthly wage for an AB (US\$614) as stipulated by the International Labour Organisation, it means that south central Asian seafarers earning the average could be spending around 22% of their salary on staying connected. This figure then rises to around 37% when including time spent

ashore or in coastal waters. Another measure of seafarer income is the minimum wage set by the International Transport Workers' Federation (ITF).

'I think the ITF minimum wage for an able-bodied seafarer is around US\$600 to \$700 a month,' said Mr Adamson. 'This means that this [the expenditure of seafarers on connectivity] is around 10% to 14%, or even more, of their disposable income a month. 'I don't know how that compares to people ashore,' he continued.

'People ashore pay for their phone and use of the internet, but I'd guess that wasn't in the region of US\$180.' In fact, the report highlighted that there had been a decrease in the levels of free internet access provided to seafarers, from 49% in 2015 – when the last Futureonautics survey took place – to 45% now. The report notes that the difficulty of obtaining a global roaming SIM card, a cheap satellite phone and free in-port wi-fi 'remains a source of frustration for seafarers'.

And interestingly, when the researchers explored the relative importance of crew connectivity using a seafarer version of Maslow's Hierarchy of Needs, it didn't rank that highly. 'We were told that first and foremost, seafarers want to be paid on time,' Mr Adamson said. 'They want employment benefits like healthcare and family services, then they want training and high quality food and only then, once they've got those, comes access to the internet.' Yet when asked if connectivity influenced which company a seafarer would choose to work for, 75% stated that it did have an influence.

'This figure is slightly higher than in previous surveys, and 92% of those who responded that connectivity had an influence said that it had a very strong or strong impact on where they would choose to work,' Mr Adamson said. A panel of five industry experts – some with backgrounds in commercial telecommunications – gave their views on the state of connectivity at sea, which varied quite considerably. 'Seafarers are just normal human beings,' said Phil Parry, chairman of the recruitment and HR firm Spinnaker Global.

'They need access to this technology to make their lives better. We often talk about seafarers being on the receiving end of our charity. Yet they are a professional, well-trained bunch, running multimillion-dollar bits of kit.' The panel also considered whether increased technology onboard is adding to social isolation – and whether seafarers retreating to their cabins to speak to loved ones are missing out on team bonding with workmates.

Inséré 14/10/18 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 14/11/18

Paul Bertolo schreef een uitgebreid artikel over zijn belevenissen op de multi-purpose schepen, de 'Cobo's'. Keely Quintelier werkt aan een leuk erfgoed schoolproject rond de Boelwerf.

**De COBO's ZELZATE/BELVAL/
CHERTAL/CHARLEROI**



Bouwnummers 1444/1445/ 1448/1449

Voorwoord

De aanleiding voor dit artikel over de Cobo's was de sloop (juni 2011, India) van het laatste Coboschip gebouwd op Boelwerf dat nog in de vaart was, de Cher-tal onder de naam Baraka. Dat was de aanleiding om Paul te vragen eens dieper in te gaan op deze bijzondere schepen, gebouwd eind jaren 60, begin jaren 70 op Boelwerf.

Inleiding



Tijdens de oorlogsjaren (WOII) werden er door de geallieerden (VK/USA/Canada) aan de lopende band koopvaardij schepen gebouwd. Deze serieschepen staan bekend onder de naam van Liberty's/Victory's/ Empire etc...

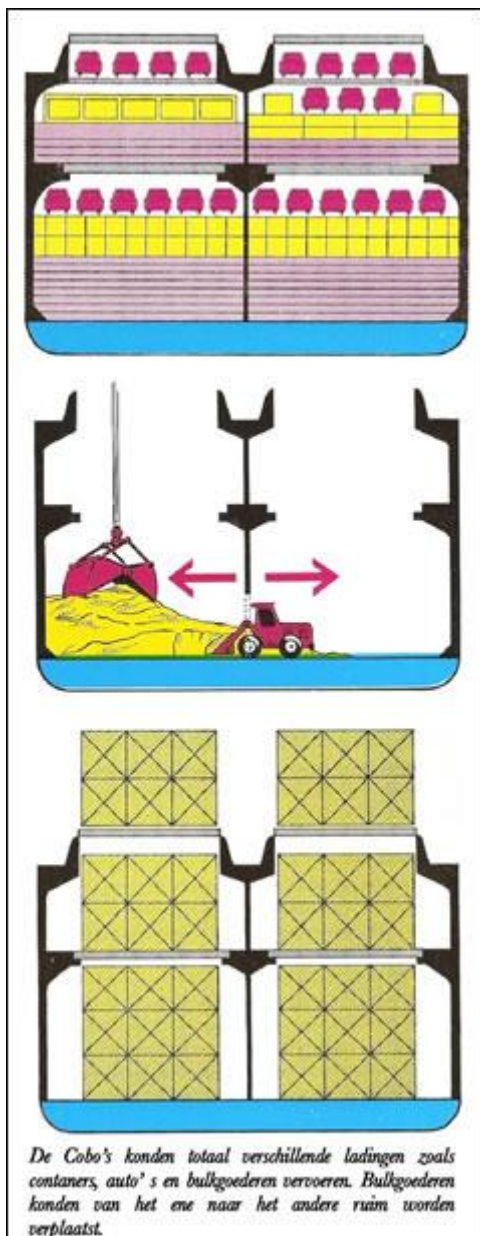
Na WO II werden deze schepen voor een appel en een ei door heel wat naties aangekocht om hun vloten terug op te bouwen. Inderdaad er was nogal wat gekelderd geworden. Toen deze "Liberty" serieschepen op het einde van hun carrière kwamen werd uitgezien naar een "Liberty-replacement" serieschip.

Zo kwamen de Japanners met het Freedom/Fortune/Friendship/Concord-18 /Commonwealth type op de markt, de Duitsers met het German Liberty Ship/ B&V pionier/Bremen Progress/AG-Weser 36L/Deutscher Mehrzweck frachter/Okonom/MBC type, de Engelsen met het SD 9-12-14-15-18-22/ Doxford Liberty/Prinasa/Clyde 15&19MK I-II-20, de Russen met het Dnepr type, de Spanjaarden met Santa Fé 77 & 80 enz É en ja de Belgen,

lees Cockerill Yards Hoboken, met het "UNITY" type en Boelwerf met het multi-purpose schip de "COBO", het laatste niet direct een "Liberty-replacement" genoemd maar past toch aardig in het rijtje en toch wel wat gesofistikeerder dan een doorsnee replacement type schip.

Het verhaal

COBO staat voor CObelfret BOelwerf, de ene reder de andere scheepsbouwer.



Technische gegevens:

Lengte over alles: 160.00m
 Breedte over spanten: 22.86m
 Diepte hoofddek: 13.70m
 Bruto Register Tonnen: 12714.67
 Netto Register Tonnen: 10765.09
 Zomerdiepgang: 9.786m
 Laadvermogen op zomerdiepgang: 20.500 MT
 Vier ruimen waarvan ruim 2,3 en 4 met in het midden een langsscheeps tussenschot (twin hatches, zie foto p.5), ruim 1 zonder tussenschot = klassieke enkele ruimopening, Alle ruimen met een tussendeck waarin dan nog twee "cardecks" konden ingebouwd worden, Twee masten, vier laadbomen, 3 x 20MT (ruimen 1,2 & 4) , 1x 30MT (ruim 3)

We spreken nu einde jaren zestig. Er was toen nog amper sprake van pure container of RoRo schepen. Tankers en bulkschepen OK maar dat is natte en droge lading in bulk, verschepen van massagoederen dus. Voor wat betreft breakbulk goederen (stukgoed) werd er nog steeds volop beroep gedaan op wat

we noemen "general cargo" schepen, algemene lading dus.

Met de Zweedse reder Wallenius werd door Cobelfret een alliantie aangegaan en samen zouden zij een lijn onderhouden tussen Noord-West Europa en de Verenigde Staten meer bepaald de Golf van Mexico. De lijn in kwestie werd CARTAINER LINE gedoopt, Het CAR element verwijst naar CARS = auto's, het TAINER element naar containers. Het zou geen lang leven beschoren zijn maar dat is een ander verhaal.

Het schip moest dus iets worden dat beide

elementen in zijn vlag moest kunnen voeren, een multi-purpose vessel (MV) dus, wat wil zeggen voor velerlei doelen geschikt.

En dat werd het ook. Het schip door Boel-werf gebouwd bevatte in meer of mindere mate eigenschappen van een bulker, containerschip, auto-carrier. Zo was er gepland om met afgewerkte producten, auto's, tractoren, containers, staalproducten en dergelijke van Europa naar Amerika te varen en in omgekeerde richting bulkkladingen als kolen, granen, ertsen mee te brengen.

Het ontwerp was dusdanig dat ook de behandeling van de goederen veel efficiënter kon gebeuren dan tot dan toe, in de brede zin, het geval was. Een paar dwarsdoorsnedes van het uiteindelijk ontwerp hiernaast geven dit duidelijk aan.

Aldus werden er vier schepen besteld bij Boelwerf met name de ZELZATE, BELVAL, CHERTAL en CHARLEROI waarvan het eigendom voor 75% bij Boelwerf zou berusten en voor 25% bij Cobelfret.

De schepen zouden door Ubem NV beheerd worden.

Met dit alles in gedachten was de basis van het ontwerp gelegd voor bouwnummers: 1444-Zelzate - IMO N°6904480, opgeleverd 06/69, afgebroken 11/97. 1445-Belval - IMO

N°6919370, opgeleverd 10/69, afgebroken 02/98. 1448-Chertal - IMO N°6930635, opgeleverd, 03/70, afgebroken 06/11. 1449-Charleroi - IMO N°7047423, opgeleverd 04/71, afgebroken 02/08

De drie eerste schepen voeren aanvankelijk voor Cartainer Line. Het MV Charleroi werd van bij de oplevering in huur genomen door Nakamura Line (Japanse rederij /zwarte schouw met wit gelijkheidsteken= fune nibiki).

Opmerkelijk feit: MV Chertal is pas onlangs, na meer dan 40 jaar varen, op de afbraakwerf geëindigd wat de degelijkheid van deze schepen bewijst.

Werken met het schip Charleroi



De achtersteven van de Charleroi, foto rijksarchief Beveren

Op 26 april 1971 monsterde ondergetekende aan als eerste officier op het MV Charleroi. Voorafgaand had ik twee maanden op de werf de voorbereidingen gevolgd ter aflevering van het schip aan de eigenaar. Met de geur van het acetyleen branden en de vers aangebrachte verf nog in de neus, voeren we de Noordzee op, ter hoogte van de Galloperbank, om proef te varen om daarna in Antwerpen bij Mercantile nog gauw in het droogdok een laatste keuring te ondergaan.

Maidenvoyage = eerste reis.

Nakamura Line had voor een lading van 763 Ford Cricket wagens gezorgd, te laden in Dagenham op de Theems, Engeland en te lossen in Los Angeles, California, USA. De oversteek Antwerpen-Dagenham was vlug gemaakt.

Het systeem van de "cardecks" in het tussendek t.t.z. van I-profielen/warkausplaten /baskets/wiegen

was op zich weldoordacht , echter met een onervaren dekploeg die het schip amper kende was het een hele klus om de cardecks in het tussendek op te bouwen, maar met vereende krachten is het gelukt om binnen het voorziene tijdsbestek af te varen, koers Panamakanaal.

De Atlantische oversteek was vrij probleemloos op een spannend moment na toen het schip in een vliegende storm een totale black-out (uitvallen van de voortstuwning en bekrachtiging van alle hulpmotoren, pompen etc...) kende en dwars in de golven kwam te liggen waardoor het schip rolde als gek, de Crickets echter gaven geen krimp, hetgeen de zeewaardigheid van het concept bevestigde.

Het Panamakanaal werd zonder hindernissen genomen en eens in de Stille Oceaan werd koers gezet naar Los Angeles waar de Crickets gelost zouden worden en er een einde zou komen aan de "maidentrip".

In Los Angeles wachtte ons niet alleen een vlugge lossing maar ook een anekdote. Die ging zo: wanneer er lading gelost wordt zijn uiteraard de dekofficiëren en matrozen "van wacht" m.a.w. zij volgen de lossing beurtelings op. Diegenen die vrij zijn, doen dan al eens een stapje aan de wal en zo gebeurde. Enkele werktuigkundigen kwamen in de middag, dag voor vertrek, enthousiast terug aan boord met de melding dat zij "Miss Belgium" hadden gezien in een optocht ter glorie van de "Miss International" verkiezingen die in L.A. werden gehouden.



Onmiddellijk, niet in het minst omwille van het feit dat onze "maidenvoyage" ten einde liep, werd besloten "onze" Miss Belgium via de scheepsagent uit te nodigen aan boord en zo gebeurde, afspraak 14h00 dag van vertrek. Losoperaties geklaard op de middag en naar 14h00 toe de bemanning netjes opgelijnd aan de valreep, echter van onze Miss geen spoor. Omdat we een later vertrek niet konden verantwoorden, rond 16h00 met spijt in het hart van de ganse bemanning, trossen los, "Adieu" Miss. In onze volgende aanloophaven (Fykuyama, Japan) kregen we een brief met foto en verontschuldiging van "onze" Miss Bona Jeanne. De fotosessies waren uitgelopen en aldus kon ze een bezoek voor ons vertrek in L.A. niet meer waar maken. Toch een mooi en spannend einde van de eerste reis van het MV Charleroi.

Tweede

reis:

Opgave:

Sakai: 1333 Hot Rolled Coils (HRC)* =9760 MT voor Eregli.

Fukuyama: 654 HRC=4846 MT voor Eregli

Yokohama: 6 Scrapers**=204 MT voor Piracus+459wagens=600 MT voor San Juan. Samen=15410 MT

*Opgerolde stalen platen variërend in gewicht van 5 tot 13 MT ingevoerd ten behoeve van de Eregli staalfabriek die geplaatst werd door technische storingen.

** Letterlijk schraper, grote machines (34MT/clk) die de grond afschrappen en die in casu voor het Griekse leger bestemd waren.

Geen afgeladen schip in gewicht (laadvermogen =20.500 MT) maar toch vol in volume.

Begon dus uiteraard in Los Angeles waar geen lading kon geboekt worden. Dus in ballast naar het land van de Rijzende Zon en onze Charterer Nakamura, Boekings werden genoteerd voor drie laadhavens in Japan en drie loshavens overzee.

Laadhavens: Sakai, Fukuyama en Yokohama. Loshavens: San Juan, Puerto Rico-Piraeus, Griekenland en Eregli in Turkije.

Tijdens het laden van de HRC's in Sakai en Fukuyama werd gauw duidelijk wat een fantastisch instrument de "twin hatches" (tweelingluikhoofden) zijn als toegang tot de ruimen 2,3 en 4. Inderdaad de dokwerkers waren in staat elke HRC met grote precisie op zijn plaats te stuwen zonder verdere hulp van een forklift (bij een klassiek general cargoschip met enkel luikhoofd zou men de coils naar de zijden moeten slepen/verplaatsen=tijdverlies en gevaarlijk).

Het laadgerei van het MV Charleroi bestond uit twee masten voorzien van twee laadbomen elk van het "Velle" type en die respectievelijk een SWL (Safe Working Load) hadden van 20MT (laadboom luik 1,2 & 4) en 30MT (luik 3).

Het was ook mogelijk het laadgerei te "ontdubbelen" om op die wijze weliswaar minder liftvermogen 3MT (bvb laden lossen van wagens) te hebben maar veel sneller te kunnen gaan.



BN 1444 Zelzate, foto rijksarchief Beeren



BN 1445 Belval, foto rijksarchief Beeren

Met ontdubbeld laadgerei werden in San Juan de 459 wagens gelost in amper 980 minuten oftewel a rato van 2.13 min./wagen hetgeen zeer snel is en waarmee ik wil aangeven dat we niet alleen met de twin hatches gezegend waren, maar ook met een stel laadbomen waarmee swift alle gewichten kleiner dan respectievelijk 20 en 30 MT geladen en gelost konden worden. In Piraeus hadden we dan weer een vlotkraan nodig om de scrapers (34 MT) uit ruim 3 te lossen (laadboom ruim 3=30 MT). Ook dat verliep zonder problemen. Aan het verblijf in Piraeus is ook een kleine anekdote het vermelden waard.

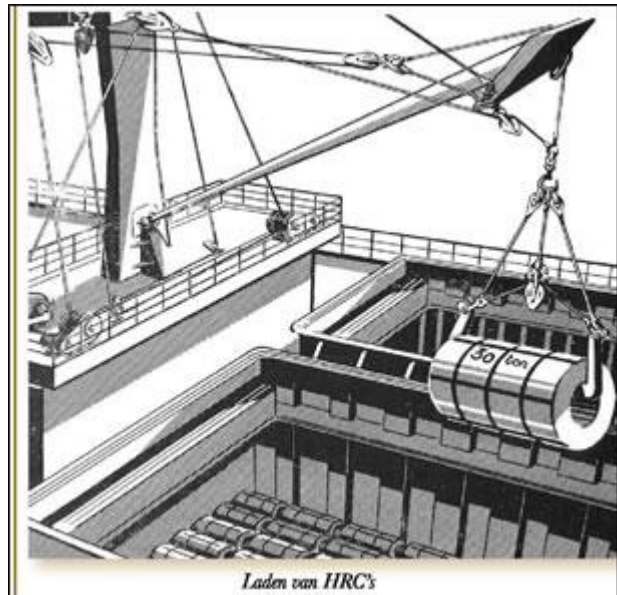
Het Boelwerf motorzeiljacht MSY "Kallinika" onder bevel van Kpt. M. Goergen lag namelijk in de haven met aan boord de Heer Philippe Saverys en familie. Wederzijdse groeten waren niet uit de lucht en kapitein MV Charleroi Kpt. H. Vermoesen werd vereerd met een uitnodiging het MSY Kallinika te bezoeken, waar hem een hartelijk onthaal werd gegund. De wereld op zich is klein nietwaar?

De Kallinika was het zusterschip van de Zenobe Gramme nog steeds in dienst bij de Marine en beide ontworpen door de toenmalige technisch directeur van de Boelwerf de Heer Frank Van Dycke. Kort nadien brandde dit zeiljacht uit en ging verloren.

Via de Egeïsche Zee, Dardanellen, Zee van Marmara, Istanbul en Bosforus voeren we richting Zwarte Zee op naar Eregli waar we in feite met onze lading de staalfabriek van Erdemir kwamen "depaneren" (Erdemir werd opgestart in 1965 en is Turkije's grootste steelplant). We werden met open armen ontvangen en het moet me van het hart, de Turken zijn uiterst charmante mensen.

Voor we het goed beseften werd de lading HRC's zonder veel poeha aan de wal gezet waarna we instructies kregen om richting Gibraltar te varen voor "orders", weliswaar met een tussenstop in Büyükdere (Istanbul) om te bunkeren. Daar deed men twee dagen over aangezien de bunkers van Izmir moesten komen, tijd om een stapke in de wereld te zetten t.t.z. bezoek aan de Blauwe Moskee en de Aya Sofia, dan verder naar Gibraltar "for orders".

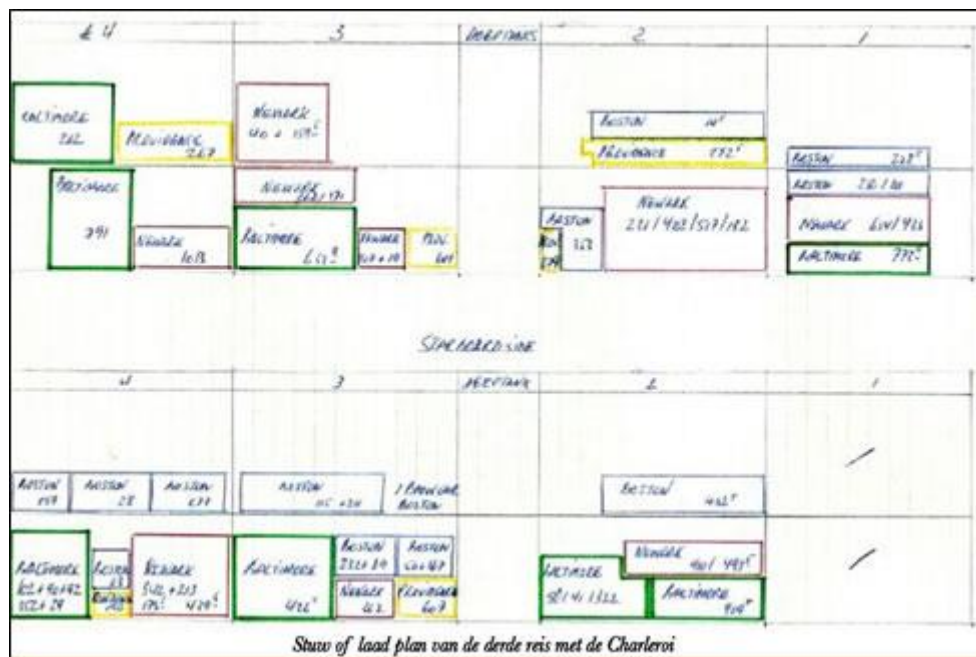
Ter hoogte van Gibraltar kregen we orders om door te stomen naar, jawel, Antwerpen.



Laden van HRC's

Derde reis

Het was Nakamura gelukt om lading in Antwerpen te vinden door het schip te "sub-time-charteren" aan de "Retla Steamship Co." van Long Beach, California, VSA. Die hadden nogal wat business op de oostkust van de VSA. Zo was er lading ex-Antwerpen met bestemming Boston (Mass.), Providence (R.I.), Newark (N.J.) en Baltimore (Maryland). Het stuwage plan, hieronder weergegeven geeft een idee van de intenties:



17779 MT "steel goods" een verzameling van staalproducten zoals die toentertijd een zeer gegeerde lading richting VSA daarstelde, in Antwerpen geladen van 17 tot 22/8/'71,



Eerste loshaven: Boston-Massachusetts (3157 MT):

Er werd gelost met kranen van de wal (max 25 MT), dat zou vlugger gaan dan met de scheepsaadgerei. Op een bepaald moment moesten we echter de tussendecken van ruim N°4 openleggen en maakten we aanstalten het scheepsaadgerei in positie te brengen om deze loodzware panelen te openen. Op suggestie van de stevedore haalden we bakzeil omdat zijn kranen "toch" 25 ton konden trekken. Zo gezegd zo gedaan. Eerst bakboordkant de "shoreside" t.t.z. dichtst bij de kraan, kraanarm bijna in verticale stand, geen probleem. Voor wat betreft de "off-shore" side (waterkant = stuurboorkant) moest de kraanarm zakken tot zowat 45° maar er kwam geen beweging in de panelen. Vreemd de kraan opende de bakboordkant zonder probleem en nu dit. Na wat gepalaver viel ons oog op de stand van de kraan en wat bleek, zij was zichzelf aan het omtrekken (achterste wielen reeds +/- 1 meter van de grond). Dan toch maar gauw eigen gerei gebruikt, kwestie van afstanden en gewichten.

Via Cape Cod kanaal van Boston voeren we naar de tweede loshaven.

Tweede loshaven: Providence-Rhode Island (2317 MT):



Geen probleem qua lossing. Te noteren valt: Providence is de hoofdstad van Rhode Island, de naam is ooit gegeven door de eerste Nederlandse kolonisten (Adriaan Block) die het Rode Eylandt noemde naar aanleiding van de roodkleurige kleibodem en/of de rode herfstkleuren, en dat achteraf verbasterd werd tot Rhode Island.

Derde loshaven: Newark-New Jersey (7389 MT):

Geen probleem qua lossing. Leutig feit: 't was op een dag dat er niet gewerkt werd. De "supercargo" (vertegenwoordiger van de Charterers Retla die de lading/lossing van de cargo volgt) kwam er aangestoven met een gehuurde Corvette, een machtige auto die toentertijd in de VSA enorm populair was en waar we, wie niet, zéér geïnteresseerd waren om eens een testritje mee te maken. En zo geschiedde, wat een gevoel was dat om met zoveel PK over de verlaten kade te scheuren.

Vierde loshaven: Baltimore-Maryland (4915 MT):

Geen probleem qua lossing. De route naar Baltimore gaat via de Chesapeake Bay, een fantastische ervaring. De geschiedenis van de oostelijke staten van de VSA zijn nooit beter in woord gebracht dan in het boek "The Island at the Centre of the World" by Russell Shorto. Het leest als een trein en brengt zoveel meer inzicht in de ontwikkeling van deze staten in de beginjaren toen zij onder Nederlands/Brits/Zweeds/Frans bewind elkaar bevochten.

Maar terug naar onze Charleroi. Eens gelost had Nakamura een graanlading op het oog in Portland (Oregon), de westkust van de VSA. Zo zetten we koers daarheen in ballast via het Panama Kanaal.

Eens aangekomen en na een paar dagen op de Astoria anchorage gewacht te hebben, op bevestiging van de booking (die er niet kwam), werd ons bevolen koers te zetten naar Japan hetgeen we deden via de Aleoeten eilanden (Alaska) = via de orthodroom = kortste weg via de grootcirkel bestemming Fukuyama/Sakai/Chiba/Yokohama/Nagoya om lading in te nemen voor Balboa en Cristobal (Panama), Lisboa (Portugal), Savona en Bari (Italië) en Istanbul (Turkije).

Opgave

Fukuyama-Istanbul: 4010 MT HRC's,
Sakai-Savona/Bari: 13190 MT HRC's
Chiba-Lisbon: 3117 MT HRC's
Yokohama-Balboa/Cristo/Lisbon:
 583 MT CKD* + 364 cars
Nagoya-Balboa/Cristo: 307 cars

*CKD: Car Knocked Down = om het simpel te zeggen ongesassembleerde auto's in bouwpakketten.

Vierde reis:

Alles werd op de gebruikelijke wijze geladen en weg waren we via de loxodroom naar het Panama Kanaal via de Hawai eilanden steeds maar rollend in de noordoost passaat.

Eerste loshaven Balbao:

Balboa aan de Pacific kant van het Panama Kanaal was dus onze eerste loshaven in onze vierde reis. Auto's lossen van 19 tot 20/11 /'71. De Panamese stevedores waren vlug gewend aan het scheepscargogear en er werd vlug en vlot gelost. In de vroege ochtend van de 20e begaf ik me op de brug om de deklichten te doven. Rustig uitkijkend over dek en kaai zag ik onze werktuigkundigen, arm in arm, om de hoek van de loods verschijnen, zichtbaar boven hun teewater na een nachtje in de Balboaanse kroegen te hebben doorgebracht. Zij waren met zijn zevenen maar toen ze, over en 't weer waggelend terug in het vizier kwamen, na even door de voorplecht, bak van het schip, uit het zicht te zijn verdwenen, waren ze maar met zijn zessen. Even consternatie want wat bleek dat er eentje in het water was gesukkeld. Echter niet getreurd de Wiper/AB ontdeed zich van hemd, broek en horloge en dook de drenkeling (die niet kon zwemmen) achterna, rats met zijn kop op de houten fenders die schip van kaai scheiden, redde op die manier zijn collega en hield er op die manier eveneens een houten kop aan over.

De Panamese stevedores waren uiteraard zeer geïnteresseerd in de reddingspoging en toen onze wiper/AB zijn spullen terug ging ophalen bleek zijn horloge verdwenen te zijn, gelukkig geen Rolex. Eind goed al goed. Balboa alle trossen los en gezwind door het Panama Kanaal naar de volgende stop.

Tweede loshaven Christobal:

Cristobal is aan de Atlantisch kant van het Panama Kanaal gelegen. De 360 wagens waren er in een mum uit en werd koers gezet, met gunstige weersomstandigheden naar.

Derde loshaven Lissabon:

We arriveerden in Lissabon op 2 december 1971. De CKD en HRC gingen als broodjes aan de wal en in lichters en op 5/12 monsterde ondergetekende af om me voor te bereiden op het examen van 1ste Luitenant.

Jawel dank zij Kpt. Vermoesen had ik twee maanden werf, zeven maanden vaarttijd overleefd met het brevet van tweede Luitenant + vergunning. De vergunning liet me toe als eerste Luitenant te kunnen/mogen varen

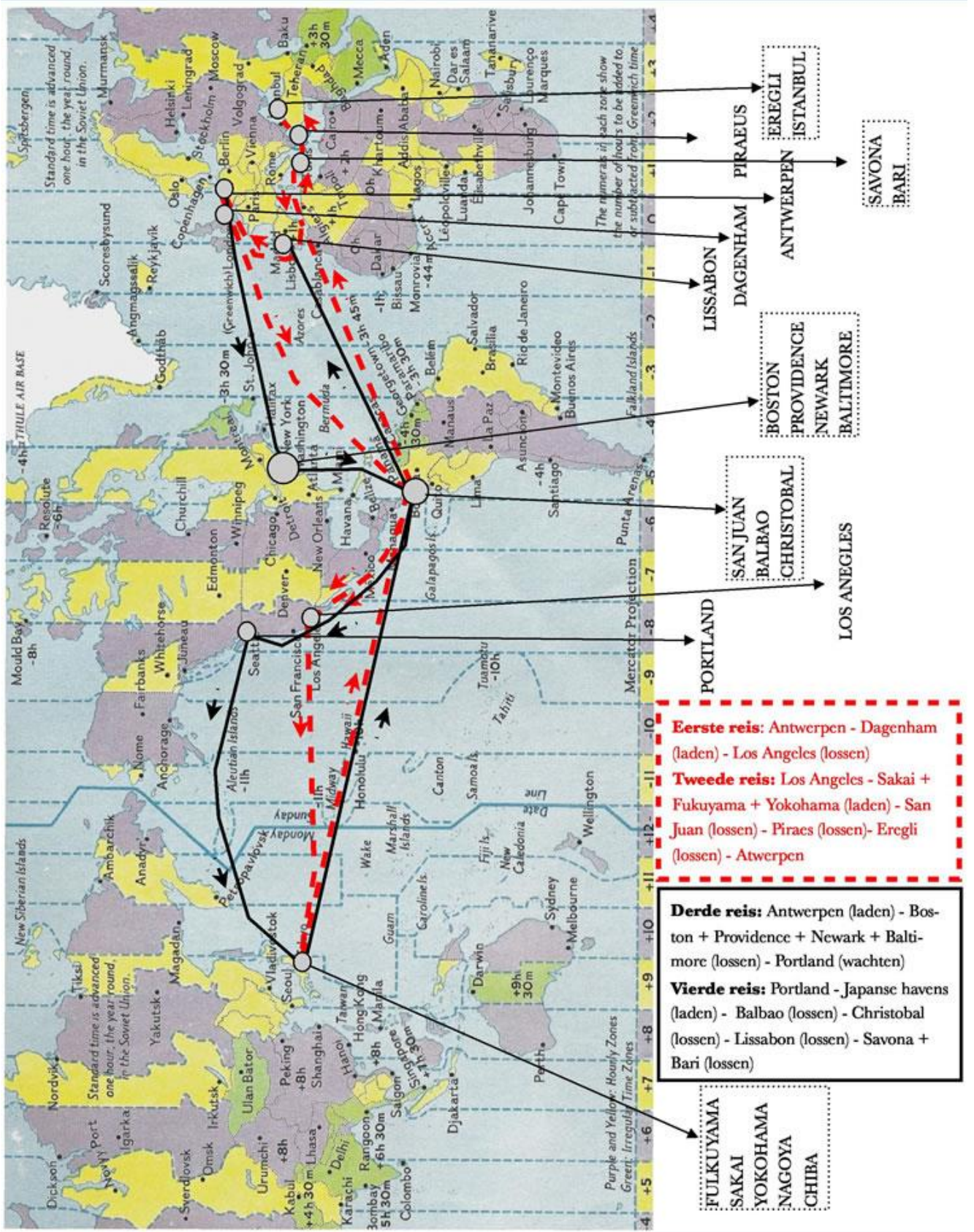


De Charleroi nageliezen op zijn proefreis in al zijn glorie

Epiloog:

Op het MV Charleroi zou ik nogmaals, nu als gebrevetteerd Kapitein TLO, maar in functie van eerste Luitenant, dienst doen van 29/11/74 tot 27/5/75 en dit op wat we noemden "den driehoek" t.t.z. van de Golf van Mexico naar West Afrika om vervolgens via Brazilië/de Caraïben terug naar de havens van de Golf van Mexico om lading in te nemen voor West Afrika etc...

Alhoewel het hard werken was op het MV Charleroi heb ik er toch de beste herinneringen aan, niet in het minst omwille van de interessante reizen, gedegen collega's Officieren en ondergeschikten maar zeer zeker omwille van het degelijk ontwerp van dit schip en haar zusters waarvoor dank Heren ontwerpers en makers van deze serie schepen ex-Boelwerf. Paul Bertolo



Inséré 16/10/18 DOSSIER Enlevé 16/11/18

Keeping the hull clean

Ever since our predecessors first took to the water, it was realised that smooth surfaces glide through the water much more efficiently, and consume less energy, than rough surfaces.*

Unfortunately, even if a surface starts out smooth it will soon attract weed, slime, barnacles and other forms of growth, which increase resistance and make the vessel harder to push through the water.

Years ago, the solution was to keep the bottom of the ship clean. With wooden hulls this was not easy, ships either had to be scraped by divers or beached for a more thorough scrubbing. Then, it was found that if a coating of copper was applied, fouling was reduced, as well as the surface being easier to clean.

Anti-fouling paints were introduced around 65 years ago. The best anti-fouling paints contained tin compounds – commonly tributyl tin (TBT) – which was designed to act as a biocide; ie over time the tin compounds leached out of the paint to kill off any biological life forms that attached to the hull.

As is now known, their effectiveness was their downfall, causing undue harm to the marine ecosystem in places where there was a high concentration of biocides in the water. The highest concentrations tended to be where a lot of pleasure boats were moored, such as in marinas, as a high concentration of boats meant a high concentration of toxic tin in the water. This led to a ban on TBT paints for pleasure craft, closely followed by an IMO blanket ban across all vessels.

With TBT paints, the difficult task of hull cleaning largely disappeared. The nature of the coating meant that its effectiveness diminished gradually over time as the biocide leached out, thus needing drydocking and recoating every few years, rather than a frequent cleaning regime.

Industry efforts then concentrated largely on finding a less-toxic alternative to TBT. The obvious answer was a return to copper. Cuprous oxide was initially substituted for TBT in biocidal coatings. This did the job, but nowhere near as effectively, and still led to contamination. Copper may be less harmful than tin, but it is still toxic, and its widespread adoption has meant that in many ports, copper levels in water have risen well above the perceived safe limits.

The problem was exacerbated by the fact that because copper-based paints are less effective than TBT, recreational craft in particular have increased the frequency of their hull cleaning regimes. As well as removing fouling, the action of in-water cleaning releases additional biocide. Estimates suggest that up to 50% of the pollution is a direct result of in-water cleaning. The result is that application and in-water cleaning of copper-based coatings on pleasure boats is now becoming subject to restrictions and bans.

Washington State in the US was the first to issue a ban on copper anti-fouling paints for recreational craft under 19.8 m in length, with California likely to follow. Europe is travelling down the same path, with restrictions in Sweden, Denmark and the Netherlands. It seems inevitable that copper will go the same way as tin, with talk of a ban for leisure craft by 2020 and a universal ban sometime after.

Foul release coatings were another significant development. These are claimed to be non-toxic, relying on a smooth, slippery surface on which it is difficult for fouling organisms to gain a hold. When a ship travels at speed through the water, the fouling is displaced.

Most of these paints rely on silicone-based polymers for their effectiveness, but silicon itself can contaminate its surroundings. The paints can be difficult to apply, and tend to be less durable than the harder biocidal coatings. Because of their slippery nature, and the need for primers, tie coats and top coats, they are difficult to repair.

With shipping, keeping fuel consumption at an optimal level is crucial not only to economics, but also to emissions. But the environmental benefit of an effective means of minimising fouling extends beyond the atmosphere. Heavy fouling on ships hulls can lead to introduction of invasive species, in similar fashion to the transport of non-native species in ballast water.

A fouled hull is likely to offer around 20% more resistance than a new hull, and a 20% increase in fuel costs is an intolerable burden in today's economic climate. Cleaning can easily remove 30% or more of an antifouling coating, which not only adds to local contamination but also significantly shortens the lifetime of the paint.

With conventional paints, in-water cleaning using divers with scrapers, pressure washers or self-propelled hull cleaning devices is therefore impractical. Estimates suggest that full blasting and repainting will be needed at least every three to five drydockings, that is to say every 10 years or so, probably more frequently with foul release type coatings.

Repairs needed

Any hull coating is likely to need local repairs in drydock to rust, scratches, chips and general wear and tear. Such repairs are likely to result in a less-than-ideal surface, so a repaired hull will never be as smooth as a newly-coated one.

So, accepting that no coating has yet been invented that is completely resistant to fouling, and some maintenance will always be needed, Subsea Industries said it can offer a solution that goes back to basic principles – a hard, smooth coating that will last the lifetime of a ship, and, using modern technology, can be kept clean with a minimum of time and effort. This solution is centred around the use of nontoxic surface treated coating (STC) combined with routine in-water cleaning.

Subsea Industries' Ecospeed is a durable, one-coat system based on a glass flake vinylester formulation. It can be easily applied using conventional equipment, in two coats of 500µm thickness, with no primer or tie coat required.

Its durability has been well proven by its adoption for the hulls of ice-going ships. It has been employed by the British Antarctic Survey (BAS). It was applied to BAS 80 m-long 'Ernest Shackleton' in 2009. When this ship was drydocked in Frederikshavn, Denmark, in 2017, the coating was found to be in very good condition.

BAS superintendent, Andrew Webb, said; "Shackleton's' hull condition is the best I have seen after typical ice year operations. We tend to account for touch up coats every other year to areas impacted by the ice, but this year we needed to repair even less surface area than expected, despite the vessel encountering heavy Antarctic ice."

This experience led to the choice of Ecospeed for the hull of the 15,000 gt 'RRS Sir David Attenborough', a new Polar research ship under construction at the Cammell Laird shipyard at Birkenhead, UK.

Webb added: "The shipyard initially wanted to apply its preferred supplier's coating system, but based on our experience of this coating on the 'James Clark Ross' and 'Ernest Shackleton', we wanted Ecospeed. We already had this system on the entire hulls below the water line of both research vessels and found it much easier to repair. It doesn't need

to be applied under strict environmental conditions or require the hire of any specialist application equipment.”

Cold and warm seas

This experience is echoed by Hamburg-based Interscan Schiffahrt, which applied Ecospeed to one of its Arctic vessels, the 3,000 dwt Patriot, during a routine drydocking in 2005. The coating has now lasted well over its 10- year warranty period. Interscan has since applied Ecospeed to the hulls of six more of its ships.

Such a coating is highly suitable for Polar conditions, where the sea temperature is too cold for fouling to be a problem. But one of the Interscan ships, the 6,288 dwt Karin, operates in warmer waters.

Interscan head of chartering, Michael Tensing, said: “‘Karin’ sails in warm waters and in those conditions it might need an underwater cleaning every six months but it is an easy procedure because the coating is very tough. Cleaning takes only six to eight hours.”

In-water cleaning may have gone out of fashion but Subsea Industries has developed its own equipment, that is offered on a worldwide basis through a network of strategically-located stations.

The systems are designed to remove fouling without causing damage to the coating – in the case of a hard coating like Ecospeed this is no problem, and the smooth nature of the Ecospeed surface means that fouling is removed easily, often in a matter of a few hours to thoroughly clean the whole underside of the ship.

Hydrex said it is company policy not to carry out underwater cleaning activities where these might result in an increase of pollution, but as Ecospeed is non-toxic, such problems are limited to other manufacturers’ coatings. The equipment can additionally be made available to shipowners wishing to arrange their own underwater cleaning.

An Ecospeed application and the cost of regular hull cleaning is easily offset by the reduction in drydocking time and costs along with the lower fuel costs an optimally smooth, foul free hull provides. Further savings arise because the coating is intended to last the lifetime of the ship, so there is no need to blast and re-coat at drydocking, with any necessary repairs able to be carried out simply, cheaply, and durably.

There is an additional bonus – the absence of toxins, lower emissions and reduced risk of non-native species benefits the environment, adding to an operator’s ‘green’ credentials.

Antwerp-headquartered Subsea Industries was established in 1983 and claims to be a pioneer in the development of hard hull coating systems and hull and propeller cleaning systems.

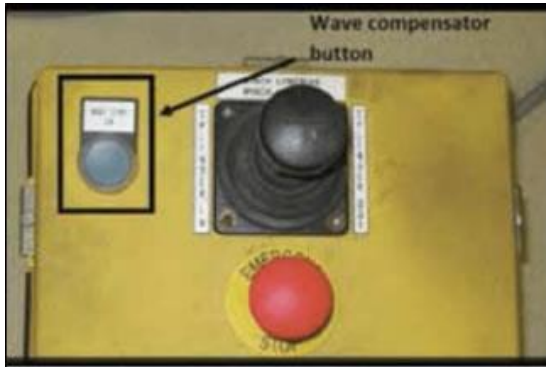
In 2002, after three years’ extensive research and development, the company introduced Ecospeed as an environmentally safe underwater hull coating system, capable of improving ship performance, providing longterm fouling protection and reducing the impact of ship operations on the environment. Ecospeed now has more than 700 marine references.

The coating is type approved by Lloyd’s Register as an abrasion resistance coating for Ice Class ships and has DNV GL approval for use as a coating in ballast water tanks.

*This article was taken from a paper written by Subsea Industries

Inséré 17/10/18 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 17/11/18

Real Life Accident: Crew Members Severely Injured While Lowering Fast Rescue Boat (FRB)



The crew of an LNG tanker were in process of lowering the fast rescue boat (FRB). The FRB was nearly 6.5m in length, weighed 2,200 kg and could be launched from a remote control unit (as below) or from inside the boat, using a winch brake release wire. As one crew was about to release the brake to lower the FRB, another crew reached across and pressed the 'wave compensator' button on the remote control unit. His understanding was it must be activated before the boat reached the water.



As soon as this button was pressed the FRB descended at high speed hitting the water about 18 metres below. Several of the FRB crew were seriously injured and had to be evacuated. The wave compensation feature was designed to ensure there was continuous tension on the fall wire when the FRB was riding the sea swell. When active, the lifting capacity of the davit was reduced by approximately 90% to around 300 kg; the davit winch would continuously tension the fall wire but would have insufficient power to

lift the FRB. The manufacturer's instruction stated that the wave compensation feature should only be activated when the FRB was waterborne. As an additional safety measure, to prevent the wave compensation unit from activating if the wave compensator button was pressed before the FRB was waterborne, the system was fitted with a safety interlock. In this case, the safety interlock did not function correctly.

Lessons learned

The FRB davit wave compensator safety interlock did not operate as designed to prevent the fast rescue boat from free falling to the water. It was found that the safety interlocks on the wave compensator systems on board this vessel and two sister ships had been electrically by-passed thereby preventing them from functioning. As a result, the wave compensators on board all three ships could be engaged regardless of whether the FRB were waterborne or suspended from the fall wire.

Wave compensator button

The maintenance and testing of the FRB davit by approved service agents had not identified that the wave compensator safety interlock was not correctly functioning on board the vessel. The training provided to the crew did not ensure they were sufficiently familiar with the function or operation of the wave compensator or its safety interlock. The FRB manual, as supplied by the manufacturer, did not provide sufficient guidance for the crew in the operation of the wave compensator and its safety interlock. The job hazard analysis for the

operation of the FRB was incomplete and did not include an assessment of the hazards associated with the operation of the wave compensator.

Reference: nautinst.org
