

Inséré 08/05/19 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 08/06/19

Het is stil waar het niet waait.

Elisabeth Marain is een Vlaamse schrijfster. Voor diverse van haar werken werd ze bekroond.



De roman "Het is stil waar het niet waait" vertelt over de belevenissen van een zeemansfamilie.

Het verhaal speelt zich af in de periode van vóór de Eerste Wereldoorlog tot na de Tweede Wereldoorlog.

De zeeman, wiens grote liefde toch de zee was, laat zich door zijn vrouw overhalen om zeeloods te worden. Gebeurtenissen in de Tweede Wereldoorlog geven een onverwachte wending.

Boeiend verhaal, een stukje nautische geschiedenis waar veel families zich in kunnen terugvinden. En, zoals meer van Marains werken, voor Pen TIPPI ai ethhinorafisch.

Uitgever: Vrijdag

Prijs: € 5.-

SBN 978 94 6001 3980 NUR 301

www.elisabethmarain.be

Inséré 08/05/19 DOSSIER Enlevé 08/06/19

Ship Energy Efficiency as Competitiveness Factor for Revamping or Scrapping Decisions

Many vessels have been dismantled based on energy efficiency considerations, becoming an environmental problem and contributing to the non-sustainability of materials. Revamping of existing ships in view of improving their operational costs may be seen as a sustainable approach

The article focuses on the use of a specific procedure to determine and evaluate the ship energy improving actions and their technical and economic evaluation, therefore allowing the support to the revamping or scrapping decision. This article uses a number of existing ships as examples.

Energy efficiency is intimately connected with fuel costs and these with the ship competitiveness in a market as well as with its environment. In 2007 shipping was responsible for approximately 3.3 per cent of global carbon dioxide emissions (1 billion tonnes). If shipping were a nation that amount would make it the sixth largest emitter of carbon dioxide in the world, surpassed only by China, the United States, Russia, India and Japan.

International shipping, excluding domestic shipping and fishing vessels, emitted 2.7 per cent of global emissions (870 million tonnes) that same year. The majority comes from cargo vessels, which account for 89 per cent of total gross tonnage of the global fleet.

Ship emissions are not only limited to carbon dioxide and other pollutants including SOx, NOx, PM, VOCs and CO are also emitted and responsible for a costly impact on the societies such as cardiorespiratory and oncologic diseases.

On average global shipping has grown by 3 per cent annually over the last three decades and emissions are projected to grow by more than 20 per cent by 2020 and 50 per cent by 2030, above 2007 levels. In the absence of emission reduction policies, emission scenarios predict a doubling to tripling of 2007 emission levels by 2050.

However, a sizable portion of the current fleet is relatively young and will potentially be in service for many years to come. Approximately half of the world fleet is 20 years old or younger. However, by gross tonnage about half the fleet is 10 years old or younger.

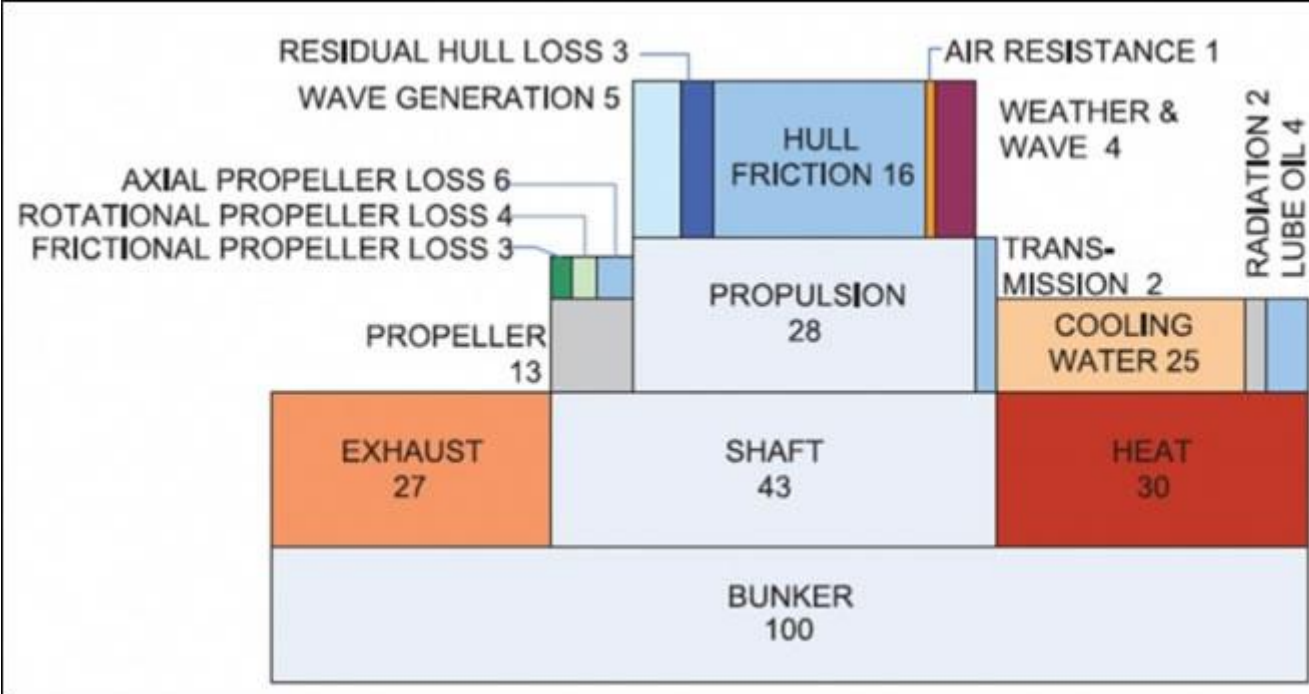


Figure 1 – Energy segregation of a small cargo vessel head sea, Beaufort 6.

Since the average life of a ship is 30 to 40 years, these ships will foreseeably be on the water for decades to come. Consequently, reductions in emissions that result from phasing in of more efficient vessels will be very slow. Having said that what can the industry do to overcome this problem?

The answer is not straightforward as there is a number of limiting factors that may be contrary to directions not allowing for an easy solution.

Despite the nowadays technical advances on ships systems, most of the ship-owners are still ordering their vessels with a minimum of energy saving systems, they are usually looking at the cheaper and not necessarily the most efficient. In fact, the cost of not investing in ship energy systems can cost many times their investment through the ship life.

On the other hand, market freight rates are not helping shipping to order energy efficient ships, by the contrary, they push for cheap vessels and while constraining the left money to a minimum, so that no money for investment is available.

Finally, despite all the technological advances in the main and auxiliary machinery, the thermal efficiency of a slow speed two-stroke engine is just about 50%, which means 50% of the fuel is wasted. The overall thermal efficiency of a typical small feeder vessel of 6000 TDW is only about 33% efficient, which means that 67% of the energy is wasted.

Summarising it can be said, that the solution does not fall over the ship-owners, but also over the market player's freighters and authorities that can implement a CO2 trading scheme, similar to the one existing for the shore industry.

During the recent years, ships have been scrapped due to their alleged impossibility of not being sufficiently efficient in terms of energy, and have been replaced by vessels that unfortunately have only slightly higher energy efficiency. In fact, since about one and a half century ship energy efficiency have been just around 25 to 35%, this means that in the best, 65% of the energy is wasted in its heat form. Only a fraction of the fuel energy used by the ship's main engines actually ends up generating propulsion thrust.

This is illustrated in Figure 1, which represents a small well-maintained cargo ship moving at about at 15 knots in Beaufort 6 head weather condition. The bottom bar in this diagram represents the energy input to the main engine from the fuel to which one needs to have the energy used on auxiliary boilers and generators. In this case, 43% of the fuel energy is converted into shaft power while the remaining energy is lost in the exhaust or cooling systems and radiation.

Due to further losses in the propeller and transmission system, only 28% of the energy from the fuel that is fed to the main engine generates propulsion thrust in this example. The rest of the energy ends up as heat, as exhaust, and as transmission and propeller losses. The majority of this remaining 28% is spent overcoming hull friction, while the remaining energy is spent in overcoming weather resistance and air resistance, as residual losses and for generating waves. Additional to this is the fuel energy for operation of auxiliary engines.

Why are the companies considering the problem of a ship replacement?

In particular, nowadays, ships are assets that need to generate a return on investment higher than the banks offered interest rates. Only when a ship is not generating the envisaged rates of profitability the investor may think about replacement of the unit. The costs of a vessel may be grouped into three main types: capital costs, fixed costs and operational costs, and the essential four parameters for the investing in a ship is the Cash flow generated, Costs to keep the vessel in operation, Duration of investment and Rate of return of the invested capital.

So, the vessel profitability depends heavily from its fixed costs (crewing, maintenance and insurances, and ship management in a proportional weight) and the operational costs (fuel, lube oils and port taxes). Therefore, the variation of the rate of profitability is controlled mainly by the vessels fixed and operational costs, in a way that maintenance depends from the vessel age as well as its insurance but also from its fuel efficiency.

However, the market is continuously setting new freight rates, based on the offer of transportation and economic performance of the various societies and markets. Considering, that crew's costs are optimised as well as ship management and port taxes, then the only optimisable variables are the fuel consumption and the maintenance. Typically ship owners are weighing the following possibilities to decide:

- a) The first possibility is to keep the vessel owned for an additional period of time, but to

do so it must be revamped in such a way that it becomes again profitable on the existing market ahead for n years;

b) Acquisition of a replacing vessel that will ensure for the next X years ahead the desired profitability this means that must be a highly efficient vessel. Although most of the times this will ask for extra investment in energy recovery optimisation systems. This decision is quite difficult to support in view of the market volatility and increased deal risk, at least in some marine transportation sectors.

Existing vessels

Duration and magnitude of cash flows are characterized by Low Capital costs and high Operating costs. These ships need to have a sufficiently long remaining life to recover the revamping investments. The decision of investment on a revamping project must consider the following aspects:

- a) That the existing ship in service is in satisfactory condition in terms of hull and machinery and machinery can be upgraded;
- b) Identify which are the requirements of a revamping to bring the vessel to acceptable international environmental and operational standards;
- c) The cost of money for the revamping project;
- d) The expected rate of return on the revamping investment;
- e) Future market requirements that ensure the desired occupancy;
- f) Image of freighters;
- g) The value of the vessel as it is, and its value after the revamping.

New vessels

Assuming the shipowner can invest in a new vessel in terms of energy efficiency to reduce the operational costs, and a more suitable design specification for the intended market where it will operate, like cargo volume, draft, type of hull more suitable, such investment decision must consider the following aspects:

- a) High Capital costs and Low Operating costs;
- b) The actual value of the ship to be replaced (that in the limit is its scrapping value);
- c) The unpredictability of the present market.

It is important to make a clear difference of what the situation is, during the replacement – revamping study of a vessel. It is important to clearly identify if we have a case of obsolescence or physical impairment.

By definition, obsolescence is used to describe the effects of changes in the environment external to a vessel. It occurs as a result of the continuous improvement of science and technology of the equipment on board, or the vessel itself. Usually when a ship is not any more capable to deliver or operate according to the new market requirements. For example, structural oil tankers were replaced by double hull oil tankers. Whereas, physical impairment by definition refers only to changes in the physical condition of the vessel itself. It may lead to a decline in the value of service rendered, increasing operating cost, or a combination.

Passenger vessels may be refurbished and updated, and become very profitable, as these type of vessel have their particular type of client. This is the example of S.S. DELPHINE, which was launched in 1921, and is still in operation. S.S.DELPHINE Figure 2, after being energy optimised by TecnoVeritas had a fuel consumption reduction of 29%, cutting drastically on the fixed costs, and giving a “green image” based on the technical updates.



Figure 2 – S.S. DELPHINE at Navalria shipyard Aveiro Portugal

For the investment analysis criteria, it is not usual to consider the physical life of the vessel to coincide with the period of investment, as it is usually assumed that the period of investment is sufficiently short to neglect possible random market changes that are usually considered before the investment on the vessel itself, although this may not any more acceptable for certain types of trades.

Considering that a vessel has T years and it's expected useful life is E, then it is recommended to establish a time for investment:

$$n = E - T$$

But E needs to be set based on technical grounds by experienced technical personnel as this value varies with the type of vessel, within the type, dimensions, technical sophistication, operation scenarios, etc.

How to evaluate to make a decision?

In reference to the figure 3 and 4, the shipowner needs to know exactly what to do to optimise the operational costs (fuel, Lubes) and in how much fuel cost may be reduced to make the vessel competitive on the market again.

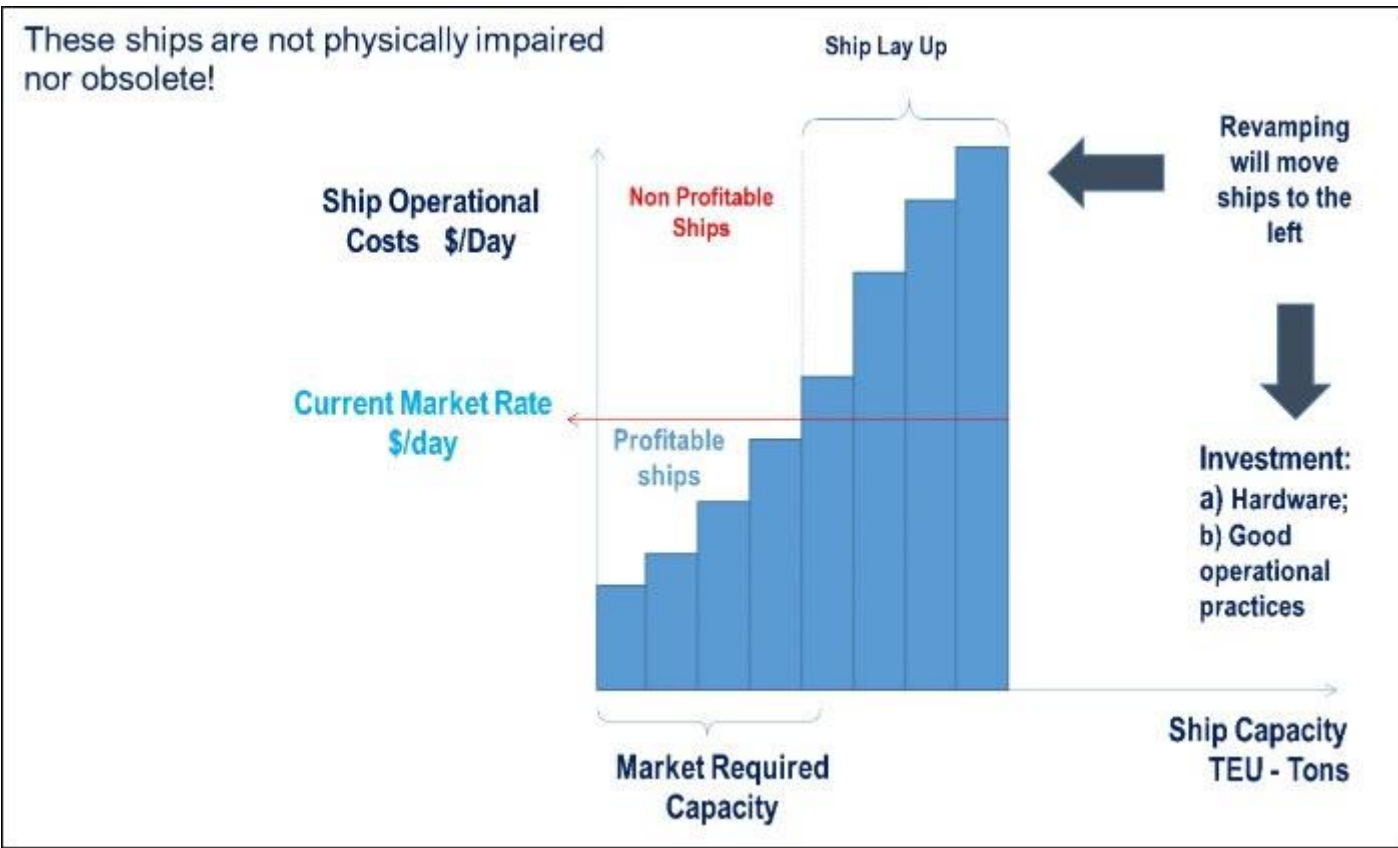


Figure 3 – Market exclusion of ships with excessive costs.

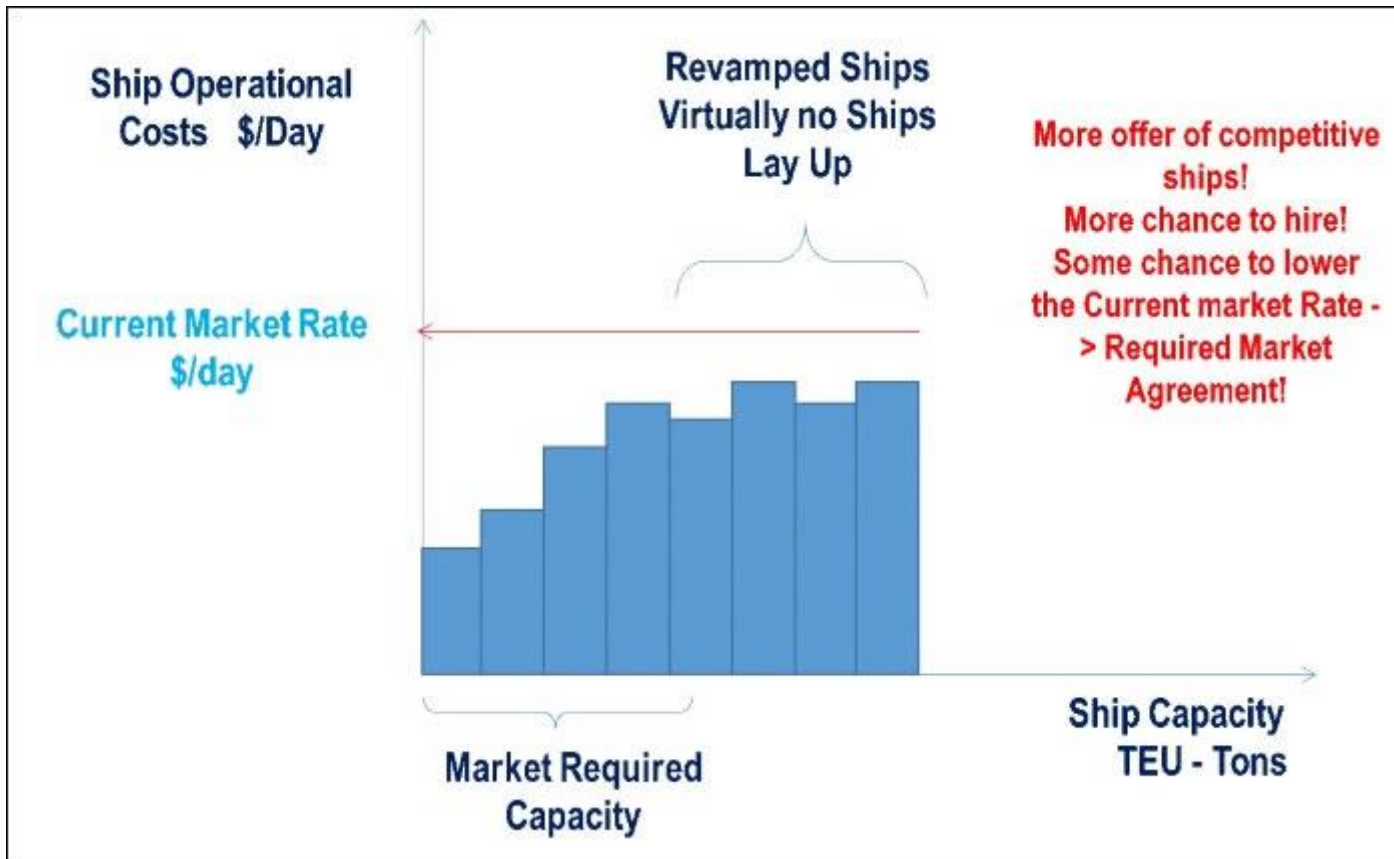


Figure 4 – Market acceptance of revamped ships.

After a detailed energy audit evaluation of the existing vessel, a number of energy saving actions may be prescribed and simulated, and a budget may be developed. Such a budget needs to be prepared carefully as the investment needs to be realistic and looking for a number of years ahead.

One other factor is the actual value of the ship as it is, and the money the shipowner can make, investing for example in another vessel.

What can be done

Despite the introduction of EEDI (Energy Efficiency Design Index), the decision of investing in a new vessel is based on economic grounds. The new vessel must meet a certain specification, i.e., the buyer is looking to purchase a vessel for the least price as possible, that must satisfy all its needs in terms of business and regulations.

New Vessel		Revamping Existing Vessel	
Advantage	Disadvantage	Advantage	Disadvantage
Made to spec	Bank loan	Possibly no bank loan	May not fully satisfy market requests
Lower operational costs	Unpredictable markets	Revamping of existing machinery may be economically matched	Will need some tailor-made engineering
Longer life	Unpredictable interest rates	No need to implement the revamping actions at once	Vessel useful life shorter than a new vessel
Lower maintenance costs	Fuel uncertainty	Moderate investment	
Warranties		Better image	
Better image			Lower asset value
Higher asset value			

Table 1 – Comparison between a new and an existing revamped vessel.

Although, the offers must include a comprehensive package not only of machinery but also a package of energy recovery systems. In fact, considering figure 1, it can be said that 57% of the fuel energy content is wasted in the form of heat through the exhaust gases and cooling systems (water and oil). If the vessel is considered altogether, i.e. considering not only the main propulsion system but also the auxiliary generators and boiler, then the vessel overall efficiency is even less.

Considering that hull, as well as other items, are in acceptable condition, the ship may have a market for a number of years to come and assuming that all operational good practices are in practice, let us concentrate on some examples of optimisation and recovery of energy on board.

By inspection of figure 1, it looks evident that all efforts must be put in place to recover the energy available as waste heat from the main and auxiliary engines, mainly from exhaust and cooling systems, which amount to more than 57% of the fuel energy.

Main engine adjustment to vessel operation. A low-cost optimisation action.

One of the most efficient ways of saving fuel is by implementing the called slow steaming. Although most main engines were not tuned to do so, it is important that a proper characterisation of engine running conditions, to check if the engine is being operated on its best running conditions.

From the log books and in reference to engine shop test protocol or sea trial records, a graph showing the SFOC as a function of engine load is plotted, together with the running hours, as it can be seen on figure 5, the engine runs most of the time at 85% load, however its optimised SFOC is optimised for 75% load, therefore the engine adjustment should be made in such a way that optimum SFOC coincides with the engine load that occurs during a bigger number of hours of operation. In this case, a saving of 4g/kWh was achieved.

For diesel generators, the same procedure applies, so the SFOC (g/kWh) curve minimum must match the engine load at which the engine operates most of the time. In the case illustrated in figure 5, the curve minimum should match the 85% MCR instead of 90% MCR, therefore saving some 3g/kWh. If possible the SFOC curve may be optimised for other points of load.

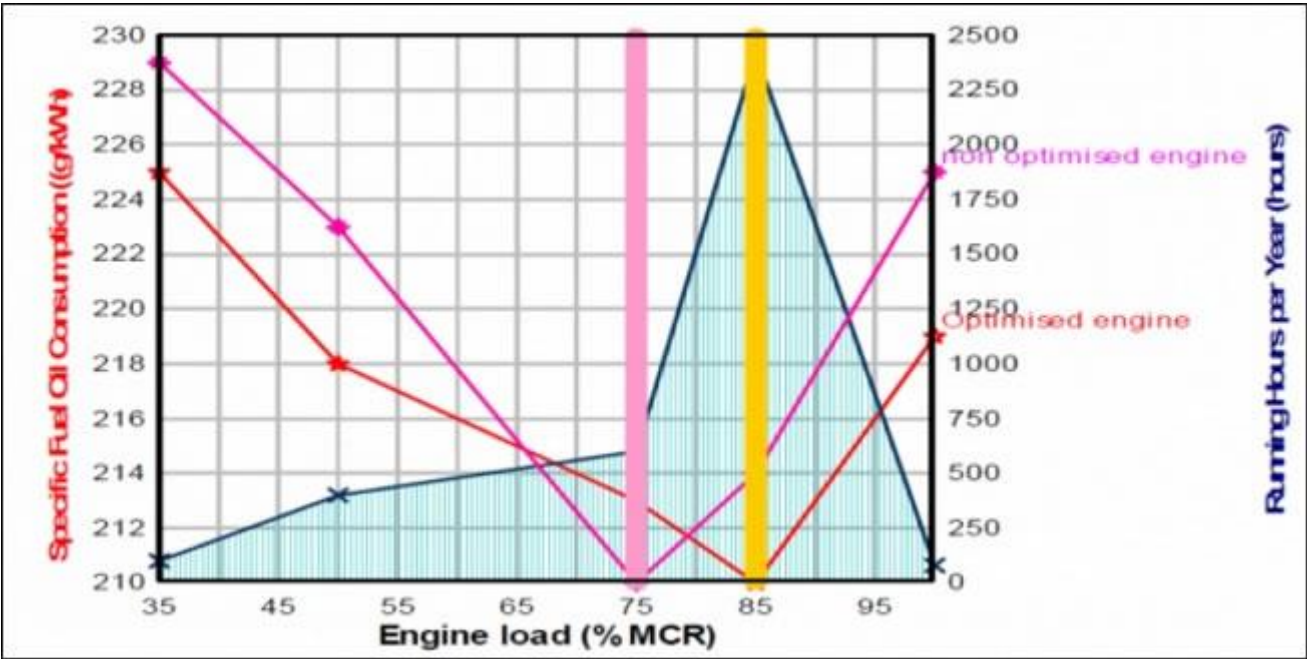


Figure 5 – Graph showing SFOC (g/kWh) and Running hours a year as a function of engine load.

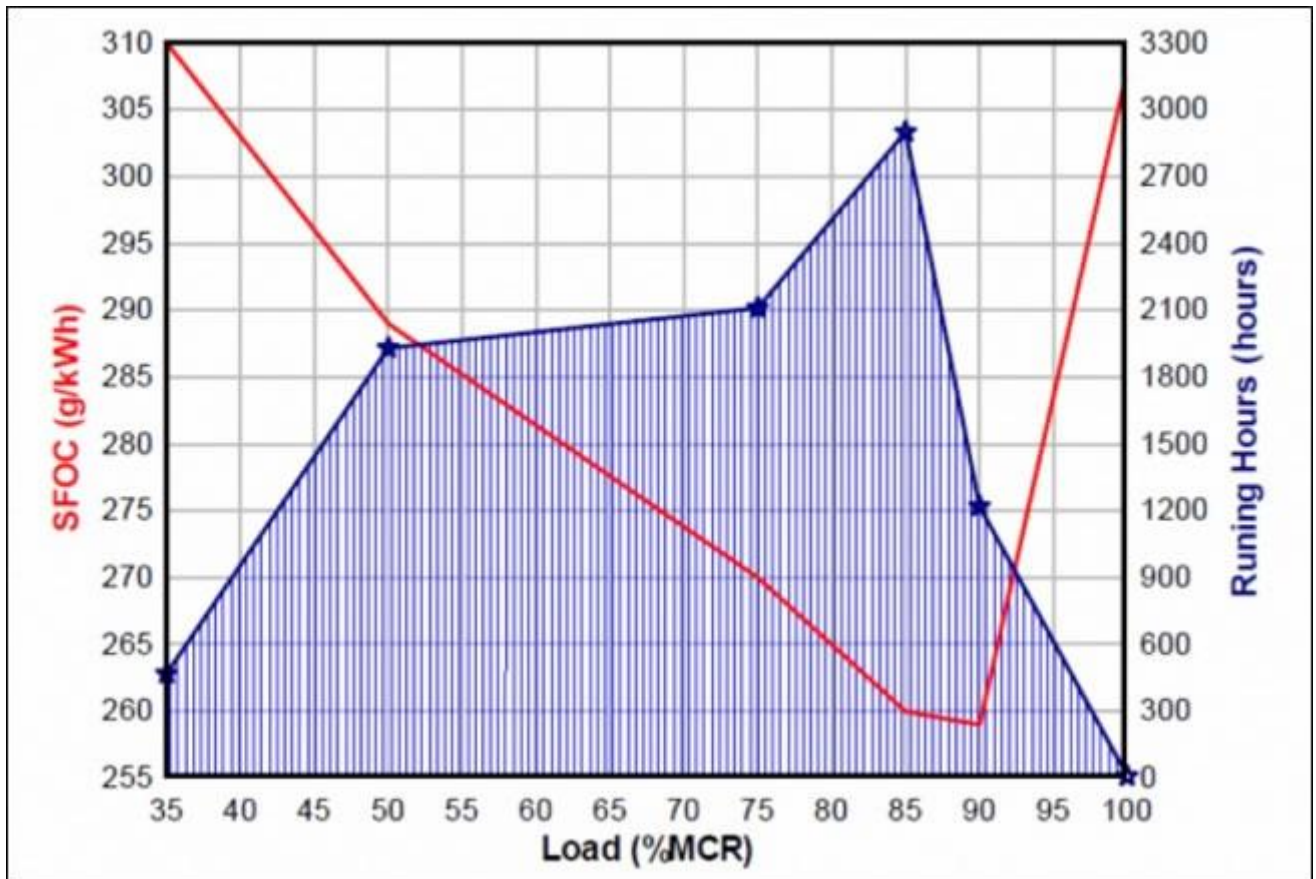


Figure 6 – Optimisation of diesel generators.

Heat availability & thermal efficiency as a function of load and SFOC

Similarly, the matching of the economisers with the engine is absolutely crucial to optimise the heat recovery in a plant. The figure 7, represents the heat available for recovery (area under the blue curve), and the heat used for energy production corresponding to the area between the red and blue lines and finally the resulting diesel engine thermal efficiency.

The graph of figure 7, represents the heat available for recovery, although lower exhaust temperature limits are imposed to avoid sulphuric acid condensation, and this limit is a function of the sulphur content of the fuel.

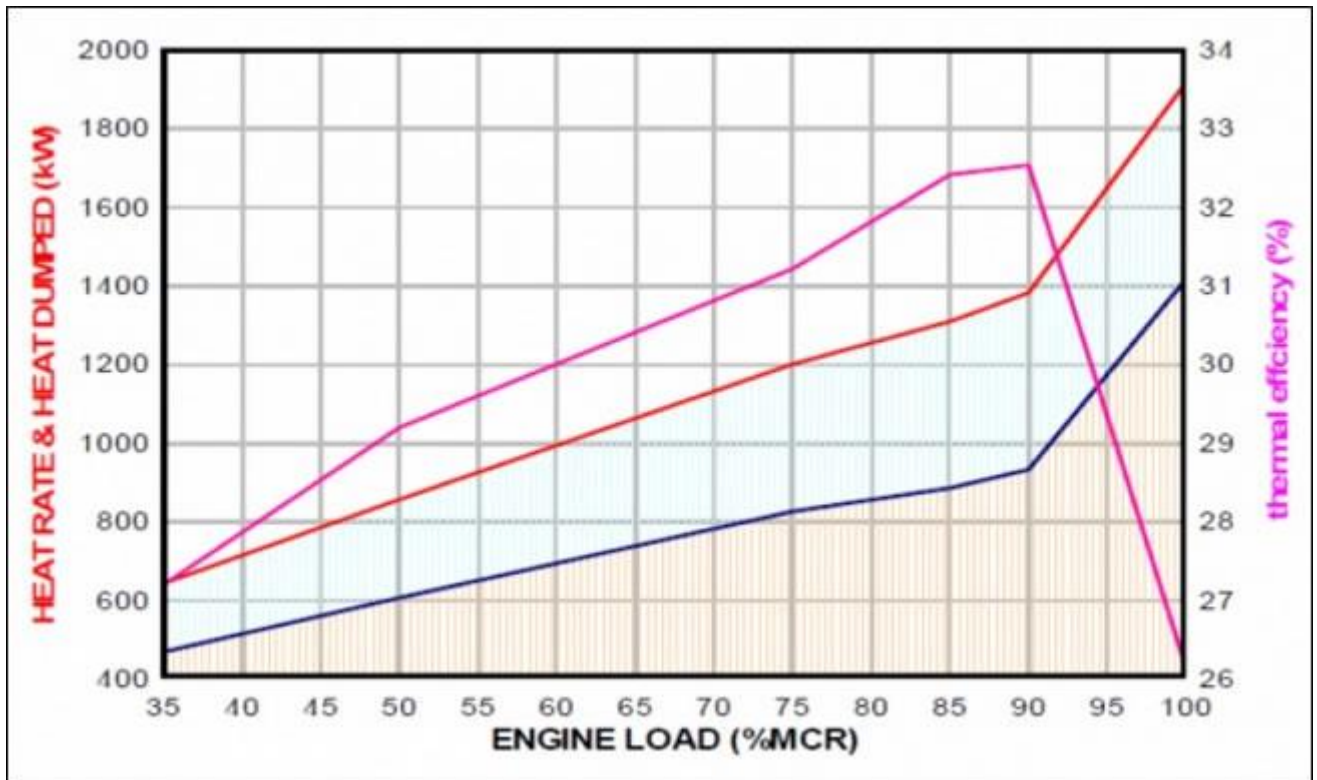


Figure 7 – Matching exhaust gas boilers or economisers.

Cooling water system optimisation

In this system the Variable Speed Drives are controlled via a temperature sensor fitted, at the cooling water engine inlet, therefore seawater flow is adjusted as a function of engine need.

One of the most important power consumers on board is the cooling water system, as they are systems that run most of the time, and very often, in particular, if they are in titanium, have a reduced heat transfer area (fewer plates, lower cost) equipped with a high flow rate pump.

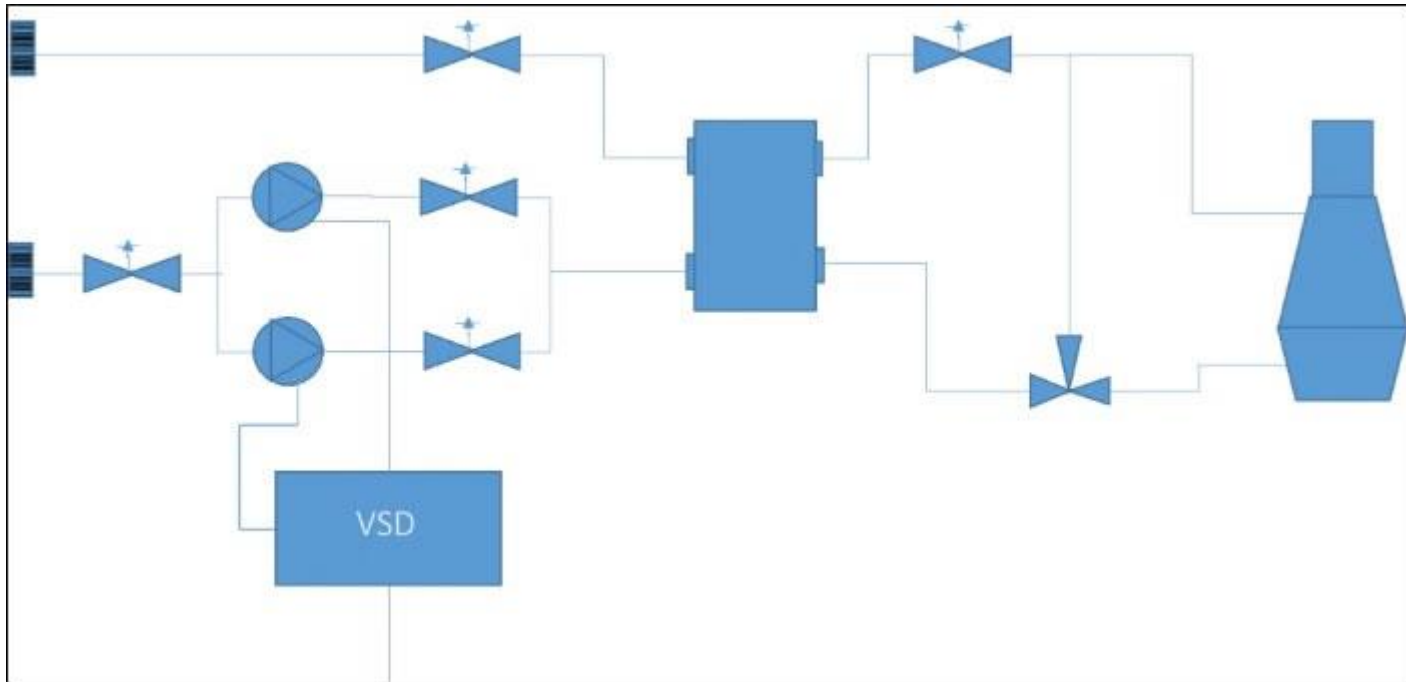


Figure 8 – Simplified schematic of a retrofitted generators cooling system.

A 5000 TEU container vessel with a conventional cooling system for the generators, was based on two seawater pumps that run all the time at full capacity corresponding to 80 kW electric load, 340 days/year making the temperature regulation based on a thermostatic valve. Assuming HFO cost of US\$350/Ton. The specific fuel oil consumption of the generators is 0.235kg/kWh. It is known that a VSD when fitted and properly adjusted, will produce an average energy saving of 20%, and the cost of acquisition, installation and commissioning of a double VSD (one for each SW pump) is US\$130.000.



Figure 9 – Aspect of the SW circulation cooling pumps and respective Variable Speed Drives (left).

Avoided fuel oil consumption: 61.36 ton/year; Annual avoided cost in fuel oil = US\$21.477;
Annual avoided CO₂ emission = 196.72 ton CO₂/year; Payback = 6 years.

Uses of heat on board.

Particularly interesting for passenger's vessels, is the use of exhaust heat from the main engines to produce chilled water. Using an absorption chiller of Lithium Bromide (BrLi), the use of mechanical chillers for Air conditioning may be greatly minimised as per the following example.

Use of auxiliary waste heat from exhaust gases of auxiliary generators for hotel and engine room requirements of a 350 passenger cruise vessel. The vessel has four electrical driven chillers each of 96kW electrical running with an average COP of 3, therefore delivering chilled water to 7°C.

The project considered the use of a marinised absorption chiller with an average COP equal to 1. Also from operation logbook, it is known that two out of the three electromechanical chillers are usually in operation, starting the third unit very often.

Two out of the four diesel generators are always running no matter it is in port or at sea, therefore using exhaust gas boilers for the two generators, it is possible to drive the absorption chiller using the exhaust gas heat that is added to the existing auxiliary boiler drum. Using a WHRS (waste heat recovery system) to recover exhaust heat from the generators as hot water at 95°C, it is possible to run one absorption chiller making possible to stop at least one electromechanical chiller of 130 kW electric power, and stop one of the diesel generators. The solution calls for one gas to water heat exchanger per generator.

The savings achieved by this WHR action are in the order of US\$ 394.000 a year avoiding the emission of 2693 tons of CO₂ and payback time is only 0.9 months.

Future work on advanced waste heat recovery systems and energy storage

The use of unconventional waste heat recovery, conversion and accumulation systems compatible with ship space and environment it is greatly desired, as diesel engines have a major reliability, torque and power which are unbeatable by any of the possible technology alternatives.

The capture and storage in a useful form of the diesel engines wasted energy, is fundamental to improve the ships overall energy efficiency, namely the storage of energy in one energy vector such as hydrogen, that can be used as fuel on diesel engines, so it can be used as a fuel in port, virtually without pollution.

The conversion system, maybe an ORC (Organic Rankine Cycle) that converts the thermal energy rejected at relatively low temperatures using organic fluids like R245fa with low boiling temperatures, and expanding it in a turbine, produce electric power that driving an electrolyser can produce hydrogen, that after being stored may be used as a fuel on diesel engines on board.

This ORC solution maybe not the most efficient, but it is a way to recover about 10% of the wasted energy, so, there is room for its improvement.

Other propulsion devices

There are other systems that can prove effective, like the wave propulsion, i.e., the installation of one or two hydrofoils to help to decrease the required effective power. These devices can contribute to 30% of the propulsion power required.

Conclusions

One of the objectives of the present article is to make decision people think about the reasons that drive ship-owners to scrap ships that have many years of operation to go, some with less than their half operation life. Such decisions can hardly be supported in

terms of operational costs, as most of those ships are upgradable, becoming again competitive in the today's markets.

Today's markets are extremely volatile, and the buy of new decisions must be well supported on long-term contracts that do not exist anymore, therefore raising the risk of investment on a new ship, instead of revamping an existing one. Most of the Eco-ships do not bring, a wealth of improvements and therefore do not warrant the aimed competitiveness, but bring with them a great deal of investment risk.

The adjustment of the main engines to the actual power-speed profile, in particular, if slow steaming or super slow steaming is being performed can reduce the SFOC in as much as 10%, contributing for lower fuel costs, lower emissions and lower maintenance costs.

Depending on the type of vessels, cargo electric loads may be important, that is the case of container vessels. So, it is important to ensure that containers on deck are in good working order, but also that diesel alternators cooling systems are optimised in terms of their consumption. This can be assured by using VSD (Variable speed drives). Focus on energy optimization but also on energy recovery, it is a must for any type of vessel, so some given examples are just illustrative of what may be such an energy recovery system. The use of hydrogen technology may be a way to go, to store the recovery.

As a final conclusion, a detailed ship revamping study must be based on a detailed energy audit and characterisation of the vessel under study, based not only on the existing systems but also on the log books. To make the correct decision it is fundamental to evaluate the advantages of revamping a vessel.

Source: Tecnoveritas

Inséré 10/05/19 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 10/06/19

De admiraals en de eigen marine van de Bourgondische hertogen 1384 - 1488 (II)

3. DE ADMIRAAL EN DE MARINE ONDER KAREL DE STOUTE (1467 - 1477)

Toen Filips de Goede in 1466, een jaar nadat hij zijn gezag aan zijn zoon Karel de Stoute overgedragen had, Wolfaart van Borsel, graaf van Boucam in Schotland, tot zijn nieuwe « general admiral de la mer d'Artois, de Boulinois, de Hollande, Zeelande et Frise » benoemde, impliceerde dit natuurlijk, dat er nog steeds een admiraal van Vlaanderen was. Er kon dus nog altijd niet van een algemeen admiraat van de Nederlanden gesproken worden. Ongetwijfeld betekende Wolfarts benoeming een nieuwe stap in de richting van dergelijke instelling. De nieuwe admiraal, die pas in 1478 in de orde van het Gulden Vlies zou worden opgenomen, was de zoon van Hendrik van Borsel, heer van Veere, de machtigste en belangrijkste onder al de Bourgondische ridders ter zee. Hendrik van Borsel was — indien we de woorden van een van zijn biografen mogen gebruiken — een zelfstandige kracht, die zich op maritiem gebied bijna als de gelijke van de landvorst gedroeg en daarom als component tot het totaal van de Bourgondische zeepolitiek heel wat betekende. Zo goed als meester van liet eiland Walcheren, waar alleen Middelburg aan zijn gezag ontsnapte, trad de heer van Veere in maritieme zake omzeggens soeverein op, niet alleen door de uitreiking van vrijgeleiden aan de vreemde kooplui, maar ook door de uitrusting van eigen handels- en oorlogsschepen en het voeren van kapersoorlogen. Hij stond op goede voet zowel met de koning van Schotland Jacobus II, met wiens zuster zijn zoon Wolfaart gehuwd was, als met de koning van Frankrijk, Lodewijk XI, voor wie hij als

« stedehouder generael by der zee » mocht optreden. Voor zijn onderdanen had hij in beide landen, evenals in Polen, belangrijke handelsprivileges weten te verkrijgen. In tijd van oorlog werd door Filips de Goede meermaals op hem, beroep gedaan, o.a. in 1437 en 1452, respectievelijk gedurende de acties tegen de Brugse en Gentse rebellen. Het was Hendrik van Borsel, die tijdens de oorlog tegen de Wendische steden, van 1438 tot 1441, de Zeeuwse kaapvaart in het Zwin en de Noordzee leidde. Met hem moesten de hanzeaten, wilden ze in vrede handel drijven en de zee bevaren, onderhandelen als met een zelfstandige macht naast Zeeland en Holland. Wegens zijn grote ondervinding viel hem in 1449 de eer te beurt Maria van Gelder naar Schotland te begeleiden. Veere, de stad waarvan hij de heer was, speelde dan ook in die tijd de rol van vrijhaven, « ung port où chascun est receu ». Toch gedroeg Hendrik van Borsel zich in de partijstrijd tussen hoeksen en kabeljauws, d.i. tussen vijanden en voorstanders van het huis Bourgondië, die Holland verscheurde, eerder als een getrouw aanhanger van de hertogen. Niet te verwonderen dan, dat hij reeds in 1445 in de orde van het Gulden Vlies werd opgenomen. Aan zulk een bondgenoot konden de Bourgondische vorsten dus heel wat hebben. Vandaar waarschijnlijk hun redenering, dat de machtspositie van Hendrik van Borsel eenmaal op zijn zoon Wolfaart moest overgaan en dat diens admiraalsfunctie dan tot een nog nauwere samenwerking zou kunnen leiden. Voorlopig was men evenwel nog niet zo ver.

In 1467 volgde Karel de Stoute zijn overleden vader, die hij sinds 1465 verving, als hertog van Bourgondië en vorst van de verschillende Nederlandse gewesten, op, wat het begin van een reeks vijandelijkheden met Frankrijk betekende. Sedert 1465 inderdaad was hij in een feodale vete met de koning van dat land, de beruchte Lodewijk XI, gewikkeld. Beiden streefden er bovendien naar hun invloed te laten gelden in Engeland, waar toen de burgeroorlog van de Twee Rozen of troonstrijd tussen de huizen Lancaster en York woedde. Karel de Stoute huwde in 1468 met Margaretha van York, de zuster van de toen regerende Engelse koning Edward IV, die door de machtige graaf van Warwick, Richard Nevill, bijgenaamd de "kingmaker", op de troon gebracht geworden was. Weldra brak deze laatste met de Yorks om toenadering te zoeken tot Lodewijk XI, die in eigen land de strijd tegen de feodale coalitie, geleid tegen Karel de Stoute, ingezet had. Deze wijziging in de internationale toestand dwong de Bourgondische hertog tot paraatheid op zee. Reeds in 1469 blijkt deze aan zijn vazallen opdracht gegeven te hebben voor de komende strijd oorlogsschepen uit te rusten, die door hem te Sluis van artillerie voorzien zouden worden. Aldus zien we Hendrik van Borsel eventjes acht zulke vaartuigen leveren en in gereedheid brengen Josse de Lalaing, waarvan we weten of hij in 1462 zijn vader Simon de Lalaing als admiraal van Vlaanderen opgevolgd had, twee. Een vijftal andere Vlaamse edellieden rustten elk minstens een schip uit. Ook enkele Zeeuwse en Hollandse edelen blijken hetzelfde gedaan te hebben. Elk van deze vazallen kreeg dan ook het bevel over een van de eenheden van de vloot, die uit een vierentwintigtal gecharterde Spaanse, Portugese, Genuese en Duitse vaartuigen, allemaal grote schepen als u nefis », kraken, hulken en galjassen, bestond en te Sluis en Rammekens bij Vlissingen samengetrokken werd. Karel de Stoute stelde tot zijn " stedehouder generael en de capiteine... van ziner wapeninge... by der zee", d.i. tot vloothoofd, Hendrik van Borsel aan. In de gelijktijdige kronieken wordt deze dan ook, zoals vroeger Jan van Hoorn, met de titel "admiral de la mer" bestempeld. Een van de eerste maatregelen, die de tijdelijke admiraal-generaal, met het oog op de komende krijgsverrichtingen, nam, was het uitvaardigen van een reglement betreffende de te geven seinen en signalen, wachtwoorden en bevelen, de te hijsen vlaggen en pennoenen, het varen in vlootverband en de tucht tijdens de strijd. Dat is waarschijnlijk het oudste tuchtreglement in zake manoeuvres van een Nederlandse oorlogsvloot, dat, onder de vorm van een artikelbrief, bewaard gebleven is.

Toen de graaf van Warwick, die uit Engeland was moeten vluchten en in Frankrijk bij Lodewijk XI een onderkomen gevonden had, ten nadele van de koopvaardij van de

Nederlanden aan kaapvaart begon te doen en daarbij vooral het Kanaal en het Nauw van Calais onveilig maakte, besloot Karel de Stoute in te grijpen. De Bourgondische vloot verliet Rammekens in het begin van juni 1470 en slaagde er weldra in op het spoor van Warwick te komen. Deze werd dan ook verplicht in de Normandische haven Harfleur te gaan schuilen. Door Lodewijk XI gesommeerd Frankrijk te verlaten, werd Warwick op zee door Hendrik van Borsel opnieuw aangevallen en nogmaals naar de Normandische havens teruggedreven. Daarbij vielen verschillende van zijn schepen in Bourgondische handen. Dit onverhoopt succes werd evenwel snel terug ongedaan gemaakt toen de vloot van Karel de Stoute door een storm uiteengejaagd werd. Van deze gelegenheid maakten de schepen van Warwick gebruik om naar Engeland terug te keren en tijdens hun terugtocht uit een Vlaamse koopvaardijvloot zowat 16 vaartuigen te kapen. Warwick onttroonde Edward IV, die zich in oktober 1470 op zijn beurt gedwongen zag uit te wijken en in de Nederlanden bij Karel de Stoute een toevlucht te gaan zoeken. Deze hielp inderdaad de gevluchte koning aan de nodige schepen om met een zeemacht naar Engeland terug te kunnen keren. Daartoe liet hij op zijn kosten te Veere vier grote vaartuigen uitrusten — wat waarschijnlijk langs: de heer van die stad, Hendrik van Borsel, om gebeurde — en charterde hij in het geheim van de Oosterlingen nog 14 andere schepen, die hij eveneens liet bewapenen, zodat de Engelse koning al tezamen een vloot van 36 eenheden kon samenbrengen. Daarmee stak Edward IV op 10 maart 1471 naar Engeland over. Weldra keerden de krijgskansen opnieuw in zijn voordeel, nadat hij in oktober zijn tegenstrevers in de veldslag nabij Barnet, waar Warwick sneuvelde, verslagen had. Op het vasteland evenwel werd de strijd tussen Karel de Stoute en Lodewijk XI nog tot 1472 voortgezet. In Vlaanderen gingen de Vier Leden in 1471 op bevel van de hertog over tot de uitrusting van een viertal oorlogsschepen voor de beveiliging van de koopvaardij en de zeevisserij. Daarmee scheen een nieuwe opdracht voor Hendrik van Borsel te zijn weggelegd, namelijk die van de konvooiëring van de vissers op zee. Met de organisatie daarvan blijkt hij zich in 1472, toe de Vlamingen geen eigen buiskonvooiërs uitgestuurd hadden (114), werkelijk te hebben bezighouden, alhoewel het zijn bastaardzoon Paul was die op zee de leiding over de konvooischepen had. Karel de Stoute, die tot dan toe ook aan de hanze, die ten nadele van de Fransen vóór de monding van de Somme aan de kaapvaart deed, steun verleend had, werd het volgend jaar door Lodewijk XI tot het sluiten van een bestand verplicht. Daarmee hield dan ook voorlopig de maritieme oorlogsvoering op.

Waarmede Hendrik van Borsel als heer van Veere zich soms bezig te houden had, was de arbitrage in zake de wettelijkheid van de gekaapte goederen, die in zijn havens door de Oosterlingen aangebracht werden. Althans zien we hem in 1471 in eerste aanleg zulk een zaak, die naderhand in beroep vóór de Grote Raad gebracht werd, regelen. Eigenlijk was het deze raad, die al de geschillen nopens de kaapvaart en de zeeroverij uit de jaren 1470 en 1471 te behandelen kreeg, gezien de bemanningen van de hertogelijke schepen zich toen te Duinkerke en elders aan roof schuldig gemaakt hadden. In 1473 werd Simon de Lalaing aangesteld tot « conseiller d'épée » van de Grote Raad, die dat jaar met een centraal gerechtshof, het Parlement van Mechelen, aangevuld geworden was. De nieuwe Grote Raad van Mechelen bleef voor het overige bevoegd in maritieme zaken, die de hertog aanbelangden. Wat er ook van zij, we zien in september 1473 Josse de Lalaing zich in zijn admiraals functie doen vervangen niet alleen door een « stedehouder », maar ook door zijn vader zelf. Dit gebeurde op een ogenblik, dat, op verzoek van de Vlaamse zeesteden, met de admiraal van Frankrijk en de toenmalige bestandscommissie nopens de beveiliging van de aan gang zijnde haringvisserij onderhandeld werd. Het volgend jaar zagen de steden van de Vlaamse kust zich verplicht op eigen kosten konvooischepen uit te rusten ten einde hun haringvissers op zee te beschermen. Hendrik van Borsel was inderdaad gestorven, zodat op hem en de Zeeuwse havens geen beroep kon worden gedaan.

In 1475 verbrak Karel de Stoute het wapenbestand met Frankrijk om, met de steun van Edward IV, die te Calais zou landen, de oorlog met Lodewijk XI te hervatten. Hij liet zich door de Vier Leden van Vlaanderen een « bede » van 30.000 schilden in gouden munt toekennen. Het grootste gedeelte van dat bedrag, namelijk 21.750 schilden, moest dienen voor de uitrusting, bevoorrading en bemanning van een vloot van acht oorlogsschepen, waaronder een admiraalschip van 400 vaten, een schip van 240 vaten en zes karvelen met een tonnemaat, schommelend van 106 tot 160 vaten. De gezamenlijke tonnemaat bedroeg 1.416 vaten en de bemanning telde in het totaal, zonder de opperbevelhebber, 1.018 koppen. Dit vernemen we althans uit de rekening, die betreffende deze uitrusting bewaard gebleven is. Bij genoemde vloot werden waarschijnlijk nog vijf schepen, die op kosten van het gewest Zeeland bewapend geworden waren, gevoegd.

Tot opperbevelhebber met de rang van « capitaine general de la mer », titel, die reeds vroeger door Hendrik van Borsel gedragen geworden was, stelde de hertog Wolf aart van Borsel, de nieuwe heer van Veere, aan. Deze werd in zijn taak bijgestaan door verschillende edellieden met de rang van kapitein, waaronder Jehan van Cruninghen, heer van Panrei, die het bevel voerde over de « Katharina », het Oostends konvooschip, een van de zes gecharterde karvelen. De Bourgondische vloot blijkt inderdaad in mei of juni vanuit Arnemuiden en Sluis zee te hebben gekozen om langs de Vlaamse kust naar Engeland over te steken. Karel de Stoute, die op dat ogenblik met de keizer in oorlog was en zijn tijd met de belegering van Neuss op de Rijn verloor, keerde telgat terug om nog enig nut uit de landing van de Engelsen te Calais te kunnen halen. Edward IV sloot bovendien, het wachten beu, einde augustus met Lodewijk XI een overeenkomst, zodat ook de hertog zich bij een wapenbestand diende neer te leggen. Meer dan de Engelsen begeleiden blijkt de Bourgondische vloot dan ook niet gedaan te hebben.

De admiraal van Vlaanderen, Josse de Lalaing, wiens vader toen nog steeds kapitein van Sluis was, schijnt aan de expeditie van 1475 niet deelgenomen te hebben. Het jaar voordien was hij immers -tot soeverein-baljuw van het graafschap aangesteld geworden. Zijn vader, Simon de Lalaing, stierf op 15 maart 1477. Van hem zegt zijn grafschrift te Deinze, « qu'il fut en huict batailles par terre et par mer ». Op het graf van Josse, dat zich naast dit van Simon in dezelfde kerk bevindt, staat te lezen « qu'il fit plusieurs grands voyages de terre et de mer » en « qu'il prit d'assaut une isle ». Welke dit eiland was, dat door Josse de Lalaing stormenderhand veroverd werd en wanneer dit kan gebeurd zijn, weten we niet. Zeker is het, dat afgezien van de expeditie tegen Warwick in 1470, we niets meer over de heldendaden van deze admiraal vernemen. We hebben de indruk, dat Josse de Lalaing zijn admiraalsambt slechts als een waardigheid beschouwde, die hem toeliet de tiende penning op de gekaapte goederen te heffen, zonder iets anders te moeten doen dan in diplomatieke dienst te staan. Daarin zou tot aan zijn dood in 1483 weinig of geen verandering meer komen.

Word gevolgd

Inséré 12/05/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 12/06/19

Sails go high-tech as shippers cut emissions

As the shipping industry faces pressure to cut climate-altering greenhouse gases, one answer is blowing in the wind.

European and U.S. tech companies, including one backed by airplane maker Airbus, are pitching futuristic sails to help cargo ships harness the free and endless supply of wind power. While they sometimes don't even look like sails – some are shaped like spinning columns – they represent a cheap and reliable way to reduce CO2 emissions for an industry that depends on a particularly dirty form of fossil fuels “It’s an old technology,” said Tuomas Riski, the CEO of Finland’s Norsepower, which added its “rotor sail” technology for the first time to a tanker in August. “Our vision is that sails are coming back to the seas.” Denmark’s Maersk Tankers is using its Maersk Pelican oil tanker to test Norsepower’s 98 foot deck-mounted spinning columns, which convert wind into thrust based on an idea first floated nearly a century ago. Separately, A.P. Moller-Maersk, which shares the same owner and is the world’s biggest container shipping company, pledged this week to cut carbon emissions to zero by 2050, which will require developing commercially viable carbon neutral vessels by the end of next decade. The shipping sector’s interest in “sail tech” and other ideas took on greater urgency after the International Maritime Organization, the U.N.’s maritime agency, reached an agreement in April to slash emissions by 50 percent by 2050. Transport’s contribution to earth-warming emissions are in focus as negotiators in Katowice, Poland, gather for U.N. talks to hash out the details of the 2015 Paris accord on curbing global warming. Shipping, like aviation, isn’t covered by the Paris agreement because of the difficulty attributing their emissions to individual nations, but environmental activists say industry efforts are needed. Ships belch out nearly 1 billion tons of carbon dioxide a year, accounting for 2-3 percent of global greenhouse gases. The emissions are projected to grow between 50 to 250 percent by 2050 if no action is taken. Notoriously resistant to change, the shipping industry is facing up to the need to cut its use of cheap but dirty “bunker fuel” that powers the global fleet of 50,000 vessels – the backbone of world trade. The IMO is taking aim more broadly at pollution, requiring ships to start using low-sulfur fuel in 2020 and sending ship owners scrambling to invest in smokestack scrubbers, which clean exhaust, or looking at cleaner but pricier distillate fuel A Dutch group, the Goodshipping Program, is trying biofuel, which is made from organic matter. It refueled a container vessel in September with 22,000 liters of used cooking oil, cutting carbon dioxide emissions by 40 tons. In Norway, efforts to electrify maritime vessels are gathering pace, highlighted by the launch of the world’s first all-electric passenger ferry, Future of the Fjords, in April. Chemical maker Yara is meanwhile planning to build a battery-powered autonomous container ship to ferry fertilizer between plant and port. Ship owners have to move with the times, said Bjorn Tore Orvik, Yara’s project leader. Building a conventional fossil-fueled vessel “is a bigger risk than actually looking to new technologies ... because if new legislation suddenly appears then your ship is out of date,” said Orvik. Batteries are effective for coastal shipping, though not for long-distance sea voyages, so the industry will need to consider other “energy carriers” generated from renewable power, such as hydrogen or ammonia, said Jan Kjetil Paulsen, an advisor at the Bellona Foundation, an environmental non-government organization. Wind power is also feasible, especially if vessels sail more slowly. “That is where the big challenge lies today,” said Paulsen. Wind power looks to hold the most promise. The technology behind Norsepower’s rotor sails, also known as Flettner rotors, is based on the principle that airflow speeds up on one side of a spinning object and slows on the other. That creates a force that can be harnessed Rotor sails can generate thrust even from wind coming from the side of a ship. German engineer Anton Flettner pioneered the idea in the 1920s but the concept languished because it couldn’t compete with cheap oil. On a windy day, Norsepower says rotors can replace up to 50 percent of a ship’s engine propulsion. Overall, the company says it can cut fuel consumption by 7 to 10 percent. Maersk Tankers said the rotor sails have helped the Pelican use less engine power or go faster on its travels across, resulting in better fuel efficiency, though it didn’t give specific figures. One big problem

with rotors is they get in the way of port cranes that load and unload cargo. To get around that, U.S. startup Magnuss has developed a retractable version. The New York-based company is raising \$10 million to build its concept, which involves two 50-foot steel cylinders that retract below deck. "It's just a better mousetrap," said CEO James Rhodes, who says his target market is the "Panamax" size bulk cargo ships carrying iron ore, coal or grain. High-tech versions of conventional sails are also on the drawing board. Spain's bound4blue's aircraft wing-like sail and collapses like an accordion, according to a video of a scaled-down version from a recent trade fair. The first two will be installed next year followed by five more in 2020. The company is in talks with 15 more ship owners from across Europe, Japan, China and the U.S. to install its technology, said co-founder Cristina Aleixendrei. Ship owners are now "more desperate for new technology to reduce fuel consumption," she said Airseas, backed by European plane maker Airbus, plans to deploy its parachute-like automated kite sails on ships ferrying fuselages from France to Alabama starting in 2020. The company predicts that the "Seawing" will reduce fuel use by 20 percent on the 13-day journey.

Source: The Detroit News

Inséré 13/05/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 13/06/19

ExxonMobil Starts New Antwerp Unit to Produce Marine Gasoil, Diesel

ExxonMobil has started operations of a new unit at its Antwerp refinery in Belgium to convert heavy, higher-sulfur residual oils into high-value transportation fuels such as marine gasoil and diesel.

As explained, the new 50,000 barrel-per-day unit expands the refinery's capacity to meet demand for cleaner transportation fuels throughout northwest Europe.

The company's investment in the new coker will also help meet anticipated demand for lower-sulfur fuel oil to comply with new standards to be implemented by the International Maritime Organization in 2020.

Our investment in Antwerp strengthens ExxonMobil's competitiveness and position (...) by expanding the refinery's product slate and increasing our ability to deliver larger quantities of cleaner, higher-value fuels to European customers," Bryan W. Milton, president of ExxonMobil Fuels & Lubricants Company, commented.

Other projects completed in Antwerp include a 130 megawatt cogeneration unit, which leads to reduced greenhouse gas emissions, and a diesel hydrotreater, which has increased the refinery's production capacity for low-sulfur diesel to enable modern diesel engines to achieve lower emissions standards.

In addition, the company is currently constructing a new hydrocracker in Rotterdam that will upgrade heavier hydrocarbon byproducts into cleaner, higher-value finished products such as EHCTM Group II base stocks and ultra-low sulfur diesel.

ExxonMobil is also considering an expansion project at its Fawley refinery in the United Kingdom that would include a new hydrotreater unit and associated hydrogen plant to increase domestic diesel production and reduce reliance on imported fuel.

IMO MEPC 73 Adopts Ban on Carriage of Non-Compliant Fuels

The IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC 73) adopted today the MARPOL amendment to prohibit the carriage of non-compliant fuel oil on board ships.

The ban relates to fuels intended for combustion purposes, propulsion or operation on board a ship, the IMO informed. The entry-into-force date is March 1, 2020.

The measure exempts ships that are fitted with exhaust gas cleaning systems or scrubbers.

The committee approved guidance on ship implementation planning, which includes sections on

- risk assessment and mitigation plan (impact of new fuels);
- fuel oil system modifications and tank cleaning (if needed);
- fuel oil capacity and segregation capability;
- procurement of compliant fuel;
- fuel oil changeover plan (conventional residual fuel oils to 0.50% sulphur compliant fuel oil); and
- documentation and reporting.

The MEPC also approved guidance on best practice for fuel oil suppliers.

The key issues being tackled by MEPC 73 since Monday, October 22, included reduction of greenhouse gas emissions from ships, further work on energy efficiency of ships, implementation of sulphur 2020 limit, and ballast water management treaty implementation among other things.

On Monday, the committee approved the follow-up program for IMO's strategy on reducing greenhouse gas emissions from ships. The program is intended to be used as a planning tool in meeting the timelines identified in the initial IMO strategy.

However, the committee turned down the proposal for the introduction of an experience-building phase on the 2020 sulphur cap prohibiting ships from burning marine fuels with sulphur content higher than 0.5 pct. Instead, the IMO called for proposals on issues regarding fuel quality concerns to be submitted by May, 2019.

IMO member states are required to inform IMO of the availability of compliant fuel oils in their ports and terminals well in advance of January 1, 2020. The parties are also required to notify when a ship has presented evidence of the non-availability of compliant fuel oil.

World Maritime News Staff

Inséré 14/05/19 DOSSIER Enlevé 14/06/19

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.

Inséré 16/05/19 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 168/06/19
Muitterij aan boord!

Auteur: Jos De Bremaeker

In dit boek worden meerdere muitereien beschreven. Muitereien op schepen in diverse werelddelen en door de eeuwen heen.

Er zijn bekende bij, zoals die op de Bounty, maar ook minder bekende die door marine of staat liever in de doofpot werden gestoken. Zoals bijvoorbeeld de muiterie op de Zeven Provinciën in voormalig Nederlands Oost-Indië tussen beide wereldoorlogen. Of die van de Indische marine, kort na de oorlog, op schepen van de Royal Navy.

Van de zestien muitereien die beschreven worden, heeft de auteur uitgebreide studies gemaakt en hij verhaalt erover op een zeer objectieve manier.

Eerst wordt ingegaan op de oorzaak: onte-vredenheid bij de bemanning en dat kon om diverse redenen gaan.

Daarna wordt de muiterie zelf beschreven: wat gebeurde er precies, wie waren de muiters, wie niet.

Ten slotte wordt aan het einde van de hoofd-stukken de afloop besproken: wat gebeurde er nadien? Wie werd er (al dan niet terecht) gestraft, wie werd er vrijgesproken?

Boeiend.

F. L.

ISBN 978 90 5718 6097 NUR 680 Uitgever: Academic & Scientific Publishers Brussel

Prijs: € 29,95

Inséré 16/05/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 05/06/19

Could 'green ammonia' be the zero carbon future fuel for shipping?

As shipping searches for future fuels to meet a low or zero carbon future a report commissioned by the Environmental Defense Fund Europe has identified ammonia as possible substitute for fossil fuel.



The report 'Sailing on Solar' written by Ricardo Energy & Environment explores the potential of "green ammonia" produced using renewable electricity, which would mean that no Greenhouse Gases (GHGs) were emitted at any point in the lifecycle of its production or usage.

While much of the focus in terms of zero emission fuels is currently on hydrogen green ammonia is seen as having a number of advantages:

- The use of ammonia in fertiliser means that there is already existing global infrastructure
- It does not require cryogenic storage – hydrogen has to be stored at minus 235 degrees Celsius
- It is a relatively energy dense liquid providing for efficient energy storage
- There are existing standards and procedures for managing ammonia

Ammonia is also seen as a potential future fuel for maritime by classification society American Bureau of Shipping (ABS). In a recent interview with Seatrade Maritime News Kirsi Tikka, executive vice president and senior maritime advisor for ABS, commented, "Ammonia has some benefits as you don't have to store it in cryogenic conditions, it's much easier to store. She also noted it though had some negative properties such as being toxic and this is an issue when it comes to the safe handling of the fuel.

Also at present most existing ammonia production for the fertiliser industry is from fossil fuels and for green ammonia it would need to be produced from renewable sources, which would require considerable renewable power generation sources.

Aoife O’Leary, senior legal manager at Environmental Defense Fund Europe, said. “The abundance and falling costs of untapped renewable resources like solar and wind energy in developing countries make the production of maritime fuels that emit no greenhouse gases a big potential investment opportunity where such production is undertaken by additional renewable capacity. And shippers can look forward to future running on the air, water, wind and sunlight that go into manufacturing new fuels like green ammonia.”

The report believes that the ability to produce green ammonia and the demand for renewable energy it would create would help to remove the barriers for entry for investing in large scale renewable electricity generating plants in developing countries.

“Demand for green ammonia as a maritime fuel could provide a dependable long-term revenue stream – supported by long-term supply agreements – to unlock investment in renewable plants in developing nations,” the report said.

The report cites the example of Morocco where it says green ammonia production could be developed using its abundant renewable energy capacity, while the country’s major ports close to major shipping lanes to provide supply of ammonia to the shipping industry. It is estimated that an area of 88,000 sq km with solar panels, equal to less than 1% of the Sahara desert, would generate enough electricity to produce green ammonia to power the entire international shipping fleet.

“Countries must get serious about exploring international policies that can provide the incentive for alternative fuels like green ammonia and other sustainable shipping fuels to be adopted,” said O’Leary.

“First movers will be able to benefit from investment in their economies towards additional renewable capacity whilst also gaining a competitive advantage as the shipping industry transitions to clean fuel. All that is needed to ensure this vision becomes reality is a sensible policy, including robust environmental safeguards, to allow the investment to flow.”

Inséré 17/05/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 07/06/19

Jan De Nul orders its third offshore jack-up installation vessel in China

Jan De Nul Group says it has placed order for its third Offshore Jack-Up Installation Vessel (the Voltaire) with COSCO Shipping Heavy Industry in China. With an unrivalled crane capacity of over 3,000 tonnes, this jack-up vessel will be able to support the renewable energy industry to build the future wind farms at sea. The vessel is set to be delivered in 2022. The global offshore wind industry is developing the next generation of offshore wind turbines. These turbines can be more than 270 metres high and are fitted with blades of 120 metres long. Offshore installation vessels currently available on the market are facing increasing difficulties to install these types of turbines due to the turbines’ sizes and installation heights, as well as the ever-increasing foundation dimensions. Not only will this vessel be ready for the future of offshore renewables, the Voltaire will also be deployable for the oil and gas industry, and for decommissioning of offshore structures. The Offshore Jack-Up Installation Vessel is named after the French writer, historian and philosopher François-Marie Arouet, known by his pseudonym Voltaire and as an icon of the European Enlightenment of the 18th Century. Both Voltaire and our Jack-Up Vessel are pioneering within their field of expertise. Philippe Hutse, Offshore Director at Jan De Nul Group: “Upon her delivery in 2022, we will be capable of efficiently installing the next generation of

offshore wind turbine generators and foundations. This investment is a logical step forward in the development of our offshore wind capacities. The third jack-up vessel will enable us to cope with our increased number of offshore wind projects worldwide. In addition, we recognize the global trend towards larger wind turbines for increased green energy demands. The **VOLTAIRE** will have all the required specifications to meet the upcoming challenges.” The Voltaire will be environmentally compliant by taking the same highly advanced emission control technology on board as all other Ultra-Low Emission vessels in the Jan De Nul fleet.



Breaking new ground in emission control technology

Jan De Nul Group faces environmental challenges by focusing on minimizing its footprint of maritime activities on ambient air quality and climate. Air pollution is one of the biggest dangers to public health. Marine construction activities are mostly situated in the vicinity of coastlines, ports and harbours, and densely populated areas. Being a worldwide leader in marine construction, Jan De Nul Group breaks new ground in emission control technology. The latest generation of Jan De Nul vessels are equipped with a filtering technique for exhaust gases which complies with the stricter European land and inland waterways emission regulations EURO STAGE V. Whatever fuel or engine technology you use to run your equipment, you always have to filter the exhaust gases. Jan De Nul Group therefore designed the Voltaire running on gasoil but fitted with a highly advanced exhaust gas filtering system by means of a Selective Catalytic Reduction (SCR) system and a Diesel Particulate Filter (DPF). Jan De Nul already applied this pioneering emission control technology on two trailing suction hopper dredgers and three more, currently under construction. The Voltaire will be the very first seagoing installation vessel of its kind to be such an Ultra-Low Emission vessel (ULEv) and, moreover, EURO STAGE V certified!

Key features of this future-proof Jack-Up Vessel

The Voltaire is specifically designed to transport, lift and install offshore wind turbines, transition pieces and foundations. The vessel will have better operational limits compared to the existing Jack-Up installation vessels. Key features include a main crane of over 3,000 tonnes, an operating depth of approximately 80 meters, a payload of about 14,000 tonnes and accommodation for 100 persons. The vessel has four legs to lift itself above the sea

level for stable working conditions and is equipped with a DP2 system. Compared to Jan De Nul's two other jack-up vessels, the Vole au vent and the Taillevent, this new vessel has almost 100 percent more deck space. Not only is this vessel capable of loading the next generation of wind turbines and foundations, the larger deck space will also enable Jan De Nul to optimize installations at sea and to lower the fuel consumption and emissions.

Offshore wind experience worldwide

Jan De Nul Group can rely on its extensive European experience in executing offshore wind farm projects in Belgium, England, Sweden, Denmark, Finland and Germany. This European track record will be further expanded in 2019 with amongst others the construction of the Northwester 2 offshore wind farm in Belgium. This project entails the installation of the world's largest offshore wind turbines currently available on the market: 9.5 MW with a rotor diameter of 164 metres. An important milestone, not only for Jan De Nul and its Clients, but also for the offshore wind industry. Jan De Nul Group is not only active in Europe but operates worldwide. Mid-2018, Jan De Nul Group entered the Asian offshore wind farm market as the first European contractor, signing contracts for two major offshore wind farm projects in Taiwan: the Formosa 1 Phase 2 OWF project for Formosa Wind Power Co. (construction in 2019) and the Changhua OWF project commissioned by Taiwan Power Company (construction 2020). Both projects are currently under execution.

Source : Portnews

Inséré 18/05/19 DOSSIER Enlevé 18/06/19

Defective passage plan rendered vessel unseaworthy

In a recent judgment, in the context of a claim by Owners for a contribution in General Average (GA), the Court considered whether a defective passage plan, prepared prior to the commencement of the voyage, rendered the Vessel unseaworthy. On the facts, it was found that that even though the Owners had in place good safety management practices, the Vessel was unseaworthy on the basis that a prudent owner would not have sent the Vessel to sea with such a defective plan, and that due diligence had not been exercised.

The background facts

On 17 May, 2011, the container vessel, **CMA CGM Libra** (the Vessel), grounded shortly after leaving the Port of Xiamen in China. At the time, the Vessel was about four cables west of the buoyed fairway, in an area where the charted depth was over 30 metres. The fairway through which the Vessel was navigating prior to the grounding was bordered by areas marked on the chart as "Former Mined Areas", the presence of which were noted in the chart notes and Admiralty Sailing Directions as having inhibited hydrographic surveying and, therefore, potentially containing uncharted wrecks and isolated shoals that posed a danger to deep-drafted vessels. Furthermore, a Notice to Mariners issued just five months prior to the grounding advised mariners that "numerous depths less than the charted exist within, and in the approaches to Xiamen Gang". It also noted that the fairway had a depth of at least 14 metres. A further Notice to Mariners issued in April 2011 also gave specific examples of depths of water outside the fairway being observed to be considerably less than the charted depth.

Prior to departure, as required by the Owners' Safety Management Systems (SMS), a passage plan had been prepared by the Second Officer and approved by the Master. Although some non-causative defects were noted on the plan, the fact that the Notice to Mariners identified the existence of shallower depths than those charted in the vicinity of the fairway which were not included on the plan meant that the Judge held that the passage plan was defective: a source of danger was not clearly marked as it ought to have been. In addition, although the Vessel had on board a memorandum issued by the Owners relating to the difficulties in navigating the waters around Xiamen, the passage plan did not mark or identify any "no-go" areas outside the buoyed channel. In the event, the Master decided to depart from the passage plan to navigate outside the buoyed channel; a decision which, on the facts, was found to be negligent.

The Owners claimed some \$13m in GA. While 92% of the cargo interests paid their contribution in GA, the remaining 8% refused to do so and so the sum claimed in these proceedings amounted to approximately \$800,000. While the Owners said that the cause of the grounding was an uncharted shoal, the cargo interests claimed that the inadequacy of the Vessel's passage plan rendered the Vessel unseaworthy, due diligence had not been exercised, and that, as a result of the unseaworthiness, the Master's navigation was negligent and the grounding caused by the Owners' actionable fault.

The Admiralty Court decision

As a preliminary point, the Judge considered the recent decision of the Supreme Court in *Volcafe Ltd. V. Cia Sud Americana de Vapores SA* [2018] 3 WLR 2087 in relation to the burden of proof. The Supreme Court held in that case that the carrier had the burden of proving that there had been no breach of its obligations under Article III r.2 of the Hague Rules to properly and carefully load, carry and care for the cargo or that the damage had been caused by one of the exceptions. The cargo interests argued that the Owners had the burden of proving that the Vessel was seaworthy under Article III r. 1 or, if it was not, that due diligence had been exercised.

However, the *Volcafe* decision was distinguished as only being relevant to the burden under Article III r. 2. The Judge held that the conventional view, that under Article III r. 1 the burden lay on cargo interests to establish that the Vessel was unseaworthy and that the unseaworthiness was causative of the grounding, remained good law.

The Judge cited the usual test of seaworthiness set out in the *Cape Bonny* [2018] 1 Lloyds Rep. 356: whether a prudent owner would have required the relevant defect, had he known of it, to be made good before sending his ship to sea. Under Article III r. 1 of the Hague Rules, the obligation of seaworthiness attaches "before and at the beginning of the voyage". Counsel for the Owners submitted that passage planning is not an aspect of seaworthiness and instead is an aspect of navigation that takes place prior to the actual passage. It was argued that a one-off defective passage plan did not amount to unseaworthiness and that a carrier's duty was discharged by putting proper systems in place to ensure that the Master and crew can prepare an adequate passage plan before the beginning of the voyage. The Judge was unable to accept this, holding that the Vessel was unseaworthy at the commencement of the voyage by virtue of the defective passage plan. He stated that concentrating on the actions of the Owners without considering those of their servants confused the issue of seaworthiness with the non-delegable duty of due diligence.

It was held that the defect in the passage plan was causative of the Master's decision to leave the fairway, which in turn caused the grounding.

The cargo interests argued that the Master and Second Officer's negligence in preparing the passage plan amounted to a failure on the part of the Owners to exercise due diligence

to make the Vessel seaworthy. The question then arose whether the Master and Second Officer could reasonably have prepared an appropriate passage plan with the exercise of due diligence. The Judge held that they could have done so. The Owners submitted that due diligence had been exercised because the Owners' SMS contained appropriate guidance for passage planning. The obligation to exercise due diligence only concerned things done by the Owners in their capacity as carrier, and not by the crew in preparing the passage plan, which was a matter of navigation.

The Judge made clear that an Owner's SMS must be adequate to secure a finding that due diligence has been exercised. It was recognised that a well-documented SMS is an important tool for defending claims based on unseaworthiness. However, it is not sufficient for an Owner to demonstrate that it has itself exercised due diligence. The non-delegable nature of due diligence means that it must be shown that the servants and agents relied upon by the Owner to make the Vessel seaworthy at the beginning of the voyage must also have exercised due diligence.

Comment

The judgment is a further demonstration that the English Courts consider the concept of seaworthiness to be an evolving obligation which is intended to develop in line with the developments in the shipping industry. As Teare J acknowledged, before the need for passage planning to be adopted by "all ships engaged on international voyages was recognised by the IMO 1999 Guidelines for Voyage Planning, it may have been the case that a prudent owner would not have insisted upon the preparation of an adequate passage plan from berth to berth. However, I am confident that by 2011 the prudent Owner would have insisted on the preparation of an adequate plan from berth to berth". It remains to be seen whether the Court's finding on this and other issues will be appealed and, if so, this will be a case to watch.

Significantly, the case breaks new ground and sets a new bar for seaworthiness in finding that a defective passage plan will, of itself, render a vessel unseaworthy if a prudent owner would not have sent the vessel to sea with the relevant defect. It also provides a useful reminder of the non-delegable duty of due diligence. In particular, the decision highlights that even if an owner has in place good SMS practices, the non-delegable duty of due diligence will override it and will not absolve the owner of liability if a crewmember nevertheless fails to follow it or is negligent in its application prior to commencement of the voyage.

We would also make the following observations:

There is no doubt that, following this judgment, the adequacy of a vessel's passage plan will come under greater scrutiny. In light of the apparent elevation of a passage plan to a document that could render a vessel unseaworthy, some owners may give consideration to ensuring that additional checks are made on the adequacy of passage plans and may wish to consider arranging for the plans to be approved by owners' operations team, as well as by the master prior to a vessel sailing. This may, however, be a challenge in terms of practicality and resources. That said, a defective passage plan of itself will not lead to liability if the defect is not causative. The burden remains on the cargo interests or charterers to demonstrate that any defects in a passage plan are causative of any loss and a careful analysis of causation will still need to be made on a case by case basis. In this regard, it is noteworthy that it may prove important going forward that navigational experts have the requisite experience of operating and working with electronic charts.

We would suggest that it remains questionable whether the requirement of a berth to berth passage plan is practicable and relevant in every case. The defect in the passage plan in

this case concerned the immediate departure from the load port and not arrival at the eventual discharge port. As a matter of practice, it is often the case that a vessel's orders change during the voyage or final orders as to the discharge berth are only provided en route. In those circumstances, an issue will be whether, if a passage plan is completed during the voyage but contains a defect which is causative of a grounding, the negligent navigation defence under Article IV r. 2(a) of the Hague Rules would in fact still be available to an owner (assuming the relevant documents to complete the passage plan are on board).

This particular grounding occurred during a time of transition from paper to electronic charts.

While it was found that the Vessel did have the means to prepare a non-defective passage plan, the requirement now to carry electronic charts may aid accurate passage planning. It is noteworthy that the cargo interests argued a number of other points relating to bridge management, incompetence of the Master and fatigue. These were unsuccessful and this suggests that it remains a challenge for cargo interests to prove such issues, particularly where owners do have adequate systems in place.

Finally, this case also highlights the importance of obtaining witness evidence immediately after a casualty and demonstrates that witness evidence given several years after the event has little value in comparison. It also gives an insight into the Admiralty Judge's views on and encouragement of the use of Nautical Assessors for issues of passage planning and navigation in GA cases arising from groundings.

Source: The Baltic Exchange

Inséré 20/05/19 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 20/06/19

De admiraals en de eigen marine van de Bourgondische hertogen 1384 - 1488 (III)

4. DE ADMIRAAL EN DE MARINE ONDER MARIA VAN BOURGONDIE EN MAXIMILAAN VAN OOSTENRIJK (1477 - 1488)

De dood van Karel de Stoute, die op 5 januari 1477 in de slag bij Nancy door René, hertog van Lorreinen, en de Zwitsers verslagen werd en er sneuvelde, stelde de Vlamingen in de gelegenheid het Bourgondisch gecentraliseerd staatsapparaat te vernietigen en, althans voor korte tijd, het particularisme te herstellen. Het Groot Privilegie en de andere charters met voorrechten, die toen van Maria van Bourgondië, dochter en opvolgster van de gesneuvelde vorst, afgedwongen werden, bevatten ook bepalingen betreffende de kaapvaart en de admiraal. Zo beperkte het Groot Privilegie het kapen krachtens « letren van marque » en van « contremarque » uitsluitend tot het verhalen van de geleden schade op de schuldige tegenpartij met uitsluiting van al de andere kooplui en zeelieden van de natie, waartoe die tegenpartij behoorde. Het charter, dat op 21 april door de stad Brugge verkregen werd, bepaalde bovendien, dat de heer van de Brugse tol op eigen kosten moest overgaan tot het leggen « ter zee up den Vlaemschen stroom » van vier « vreidscepen... ter bewaernesse van den coopman ende visschers », terwijl de admiraal van Vlaanderen er twee in zee moest sturen « omme te bescuddene die coopliden goedinghen ». Elk van deze vaartuigen moest minstens 200 vaten meten en een bemanning van minstens 150 koppen tellen. De heer van de Brugse tol was toen Pieter van Luxemburg, graaf van Saint-Pol, tevens heer van een hele reeks steden en dorpen, waaronder Duinkerke en Gistel. Het was in zijn hoedanigheid van heer van dit laatste dorp, dat hij te Brugge, krachtens een

oud feodaal recht, nog een gedeelte van de opbrengst van de aldaar geheven grafelijke tol mocht opstrijken. Het Brugse charter bepaalde uitdrukkelijk, dat indien hij de vier schepen niet uitrustte, de stad het in zijn plaats zou mogen doen en de onkosten ervan op hem en zijn bezittingen mocht doen verhalen. De admiraal van zijn kant mocht van niemand nog de tiende penning eisen en nemen, zo hij de twee oorlogsbodems, die van hem geëist werden, niet leverde en in zee stuurde. Het charter voorzag dus eigenlijk de uitrusting van altezamen zes bewapende vaartuigen. Dit gebeurde op het ogenblik dat de Franse koning Vlaanderen bedreigde en zijn kapers de zee onveilig maakten. Of het werkelijk in de bedoeling van de Bruggelingen lag de heer van de tol en de admiraal van Vlaanderen, dan wel de hertogin tot de uitrusting van oorlogsscheper te dwingen, is problematisch. Wat er ook van zij, het afgedwongen voorrecht kwam, indien het werd toegepast, neer op een precedent, dat ook door Brugge zelf moest worden nageleefd, indien de stad de tol van Pieter van Luxemburg in pacht nam. In dergelijk geval diende ze inderdaad ook de feodaal-militaire verplichtingen van de heer van de tol betreffende « scepen ter zee te houden » over te nemen. Dergelijke lasten wezen de Bruggelingen evenwel uitdrukkelijk af, wat blijkt uit een resolutie van hun schepenen van enkele jaren later.

Wie zich met de kwestie van de verdediging op zee kan ingelaten hebben, was de jonge Filips van Kleef, zoon van Adolf van Kleef, heer van Ravenstein. Op 11 april 1477 benoemde Maria van Bourgondië hem tot haar luitenant-generaal in al de Bourgondische landen. Tot de bevoegdheden van deze functie behoorde de organisatie van de landsverdediging o.a. door de mobilisatie van de dienstplichtige edellieden met hun volgelingen. Op dat ogenblik reeds, d.i. nog vóór de uitvaardiging van het door Brugge afgedwongen charter, zien we drie of meer oorlogsschepen aan het werk « omme den stroom van Vlaendren zuver te hauwene ende te bewaerne van de Franchoisen ende andere vianden ». Deze vaartuigen waren eigenlijk konvoische pen, die door de stuurliu en vissers van Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende met hun "adherenten" onder de kleinere kustgemeenten uitgerust geworden waren. Dit kan op last van de regering, die toen Maria van Bourgondië bijstond, gebeurd zijn. Bepaalde edellieden moeten daarbij de zorg over het in zee sturen van een schip op zich genomen hebben. Dit blijkt althans zo te zijn geweest voor het vaartuig uitgerust door de stuurliu en vissers van Nieuwpoort, Lombardsijde en Raversijde, die in opdracht handelden van Jacques Galliot, heer van Chante-raine, of beter met hem blijkbaar geassocieerd waren. Deze edelman was de leermeester en naaste medewerker van Filips van Kleef. Het Nieuwpoorts oorlogsschip was te Duinkerke uitgerust geworden, maar of de heer van die stad, Pieter van Luxemburg, en de admiraal Josse de Lalaing met die uitrusting iets te maken hadden, is niet na te gaan. Zeker is het dat de drie of meer betrokken vaartuigen op zee gezamenlijk opereerden en dat hun bemanningen zich daarbij, onder de mom van kaapvaart, aan zeeroverij schuldig maakten. Zowel het Oostends « vredescip », als het Nieuwpoorts konvoischip, varende in opdracht van de heer van Chanteraier, bracht in zijn thuishaven een « prise » aan, waarvan de wettigheid naderhand betwist werd, zodat telkens de zaak voor de Grote Raad in behandeling kwam. Misschien was het in verband met deze procedure, dat de admiraal op een bepaald ogenblik per bode een brief naar Oostende stuurde Meer van hem vernemen we evenwel dat jaar niet. In september 1477, toen met Frankrijk een wapenbestand gesloten werd, kwam er heel waarschijnlijk een einde aan de patrouilleopdracht van de drie of meer Vlaamse oorlogsschepen. Ook in Zeeland en Holland waren op verzoek van de hertogin en de provinciale staten door de zeesteden een zeker aantal oorlogsbodems uitgerust en in zee gestuurd geworden, wat met de medewerking van Wolfaart, heer van Veere en toenmaals stadhouder van de vorstin in beide gewesten, kan gebeurd zijn. Maria van Bourgondië zelf was op 19 augustus 1477 met Maximiliaan, aartshertog van Oostenrijk, in het huwelijk getreden, zodat ze voortaan niet meer alleen stond.

Wat in 1477 en volgende jaren opvalt, is niet alleen het naast elkaar bestaan van verschillende maritieme gezagsdragers, maar ook het nagenoeg zelfstandig optreden van de zeesteden van Vlaanderen, Zeeland en Holland in zake de uitrusting van konvooi- of oorlogsschepen. In februari 1478 nog zien we Josse de Lalaing, langs zijn luitenant om, te Duinkerke de tiende penning heffen op een aldaar door een Zeeuws kaper aangevoerde "prise", waarvan de wettigheid naderhand door de Grote Raad afgewezen werd. Dit doet veronderstellen, dat de admiraal van Vlaanderen op dat ogenblik nog steeds als dusdanig erkend werd, niettegenstaande hij geen oorlogsvloot onder zijn gezag had. Maximiliaan stelde inderdaad in juni 1478 Jacques de Savoye, graaf van Romont en schoonzoon van Pieter van Luxemburg, tot «capiteyn generael van der zee » aan. Deze was de maand voordien samen met Josse de Lalaing, Pieter van Luxemburg en Wolfaart van Borsel in de orde van de ridders van het Gulden Vlies opgenomen geworden. Weldra slaagde zijn vloot er in de hand te leggen op drie Franse vaartuigen, die, geladen met geschenken en oorlogsmateriaal van Lodewijk XI voor Edward IV, op weg waren naar Engeland. Hun lading liet hij te Sluis, tegen het protest in van de Engelse koning, aan de man brengen. Heel waarschijnlijk bestonden de schepen van Jacques de Savoye uit oorlogsbodems, die, zoals in 1477, door de Vlaamse zeesteden geleverd geworden waren. In ruil daarvoor waren de stuurliu en vissers overigens van de betaling van « 's herengeld », de hertogelijke tol op de door hen uit de zee aangevoerde kaakharing, vrijgesteld geworden.

In juni 1478 was met de Franse koning een nieuw wapenbestand gesloten geworden. Toch werden in 1479 de krijgsverrichtingen hervat. Nogmaals werden door de Vlaamse, Zeeuwse en Hollandse zeesteden, onder de vorm, van konvooschepen, oorlogsbodems uitgerust en in zee gestuurd. Aartshertog Maximiliaan versloeg op 7 augustus Lodewijk XI bij Guinegate, maar kon hem niet tot het sluiten van een vrede dwingen, zodat de oorlog bleef voortduren. Heel waarschijnlijk bleef Jacques de Savoye dan ook kapitein-generaal van de zee.

In 1480 zien we Maximiliaan en Maria van Bourgondië voor het eerst in Zeeland, Holland en Friesland een maatregel treffen, die reeds in Vlaanderen sinds 1478 van toepassing was. Op 8 juni van dat jaar verleenden ze aan de « baenrotsen, ridderschappen ende steden » aldaar de toelating om een kraak en zestien andere oorlogsbodems voor de strijd tegen de Franse kapers uit te rusten. Daarbij zouden de Staten van deze drie provinciën « t geheel regiment van de wapeninge ende vloot » wel mogen behouden, maar zouden de kwartiermeesters en ridders toch aan een hertogelijke kapitein of aan verschillende zulke kapiteins te gehoorzamen hebben. De onkosten van de uitrusting dienden steeds door de vissers, de koopliu en de gemeenschap te warden gedragen. Wie de bewuste kapitein of kapiteins kunnen geweest zijn, hebben we niet gevonden. Of Josse de Lalaing, die in mei 1480, in de plaats van de afgetreden Wolfaart van Borsel, tot stadhouder-generaal van de drie genoemde provinciën, benoemd geworden was, in deze bewapening een rol gespeeld heeft, is evenmin na te gaan. Zeker is het, dat dat jaar in Vlaanderen de onkosten van de uitrusting en het onderhoud, van mei tot september, van 6.000 « vechtende mannen » en drie oorlogsschepen « ten bescondde van den lande » door de Vier Leden gedragen werden. Het regime van de bevelvoerende kapitein blijkt in Vlaanderen in 1481, toen door de zeesteden nogmaals konvooschepen « ten bescondde en de bewaernesse van de visschers » uitgerust geworden waren, te zijn blijven voortbestaan. Te Nieuwpoort gaf dit aanleiding tot een betwisting, toen de « capitein » de tiende penning eiste « van tgondt dat de scepen van orloghe gheconquestiert hadden up die vianden slands ». Of met deze officier Jacques de Savoye dan wel een van de hertogelijke luitenanten, meer bepaald de kapitein van Nieuwpoort, of zelfs een scheepskapitein bedoeld werd, weten we niet. Wat er ook van zij, de betwisting zelf toont aan dat de « kapitein » de admiraal van Vlaanderen inzake de tiende penning poogde te verdringen.

De dood van Maria van Bourgondië op 27 maart 1482 gaf een nieuwe wending aan de oorlog, gezien de Staten-Generaal van de Nederlanden bereid waren desnoods zonder Maximiliaan de vrede met Frankrijk te sluiten. Toch werd ook dat jaar door de verschillende maritieme gewesten opnieuw een inspanning geleverd ten einde de « beschermnisse van die gemeene harinckman ende coopman » te verzekeren. Krachtens een oktrooi van Maximiliaan van 19 juli kregen de Zeeuwse en Hollandse zeesteden de toelating om in het totaal twaalf oorlogsschepen uit te redden. De onkosten van de ganse uitrusting dienden door de gekonvoieerde vissers en kooplui gezamenlijk te worden gedragen.

De ontvangen konvoogelden moesten evenwel aan de stadhouder-generaal, Josse de Lalaing, worden overgedragen. Deze zou zich inderdaad met het algemeen beheer en de verdeling van de ontvangen penningen inlaten. Zoals in 1480 staan we dus hier voor een poging van het centraal gezag om haar macht over de in Zeeland en Holland uitgeruste konvooschepen te versterken, zonder dat er evenwel nog van een hertogelijke kapitein sprake was. Ook de drie Vlaamse zeesteden gingen in juli 1482 tot aankoop en uitrusting van drie konvooschepen over. Het was Brugge, dat de leiding van de onderneming op zich nam en daartoe zelf een kapitein of bevelhebber aanstelde, namelijk Maarten van Halewijn, baljuw van Oostende.

Eerst op 23 december 1482 kwam Maximiliaan er toe met Lodewijk XI te Senlis de vrede te sluiten. Nieuwpoort verkocht zijn oorlogsschip in augustus 1483, maar Oostende bewaarde het zijne en stelde het onder de bewaking van zijn amman. Daar enkele Deense oorlogsschepen de Vlaamse kustwateren onveilig maakten, gaf Brugge het volgend jaar aan Oostende opdracht « twee hueden » te bewapenen en in zee te sturen. Bij dit alles is er dus van de admiraal van Vlaanderen of van de kapitein-generaal van de zee geen sprake meer. Overigens was Josse de Lalaing in augustus 1483 overleden, zoals Pieter van Luxemburg het jaar voordien reeds. Naast Jacques de Savoye bleef als machthebber op zee alleen nog Wolfaart van Borsel, heer van Veere, over. Beiden kozen evenwel de partij van Gent en Vlaanderen, toen in 1483 tussen de Vlamingen en Maximiliaan van Oostenrijk het conflict om het regentschap over het vorstendom en de voogdij over de beide kinderen van Maria van Bourgondië uitbrak. Feitelijk had Wolfaart van Borsel zich reeds in 1480, als aanhanger van de Hoeks, vrijwillig tegen Maximiliaan gekeerd.



Maximiliaan zelf zette reeds in 1484 het offensief tegen het opstandige Vlaanderen, geleid door Gent, in. Op 19 januari 1485 benoemde hij zijn getrouwe vazal en luitenant, Filips van Kleef, tot enige « admiral de la mer » van al de Nederlanden. In de desbetreffende commissiebrief, die bewaard bleef, staat uitdrukkelijk vermeld, dat door deze benoeming alle andere soortgelijke bekleeders van dit ambt ontslag kregen. Filips van Kleef had bovendien reeds in augustus 1483 van Maximiliaan de toezegging, ontvangen van een functie, die toen bij het admiraalschap van Vlaanderen hoorde en door Josse de Lalaing tot aan zijn dood bekleed geworden was, namelijk die van kapitein van Sluis en van het grote kasteel aldaar. Deze toezegging, die in februari 1484 vernieuwd geworden was, kon evenwel eerst uitgevoerd worden na de herovering van Sluis, dat zich toen in de handen van de rebellen, meer bepaald van Jacques de Savoye, bevond.

Aanvankelijk scheen het alsof Maximiliaan, na zijn vruchteloze poging om zich van Sluis meester te maken, aldaar voor Jacques de Savoye, die zich nog steeds "capiteyn generael van der zee" noemde, zou moeten zwichten. Het Gentse garnizoen van Sluis wist inderdaad in maart 1485 met succes aan de belegering en de aanval van de aartshertogelijke vloot en troepen het hoofd te bieden. Toch waren de Vlamingen uiteindelijk, niettegenstaande de hulp, die ze uit Frankrijk kregen, tegen de strijdkrachten van Maximiliaan niet opgewassen, zodat de meeste steden zich overgaven. In juli kon Filips van Kleef te Sluis zijn intrede doen en zijn ambt aldaar opnemen. Maximiliaan zelf, na van de Vier Leden van Vlaanderen zijn erkenning als voogd en regent bekomen te hebben, trok zich in november voorlopig uit de Nederlanden terug en werd in februari 1486 in Duitsland tot Rooms koning aangesteld.

In 1485 kwam er ook een einde aan de burgeroorlog van de Twee Rozen in Engeland en kon Hendrik VII Tudor met Franse hulp de Engelse troon beklimmen. Een wapenbestand, dat tussen Engeland en Frankrijk voor de duur van drie jaar gesloten werd, schafte alle vrijgeleiden en represailles af. Dit gold evenwel niet voor de Nederlanden. Reeds in maart 1485 poogde Brugge van Oostende en Nieuwpoort te bekomen, dat ze oorlogsschepen zouden uitrusten, maar beide steden wezen dit verzoek van de hand. Dit gebeurde waarschijnlijk uit vrees voor de aartshertog, wiens vloot in het Zwin en voor Sluis aangekomen was. Oostende weigerde echter ook zijn schip, « de Plume », ter beschikking van de kapitein van de aartshertogelijke vloot te stellen, toen die er om verzocht, wat een tussenkomst van Filips van Kleef voor gevolg had. Deze riep in juni te Gent, dat zich toen pas overgegeven had, op verzoek van Maximiliaan de gedeputeerden van de zeesteden en ook de Staten van Vlaanderen bijeen voor de bespreking van de « provisie ter zee ter

bewaernesse van den visschers » door middel van vrijgeleiden of konvoischepen of van beide samen. Na nieuwe besprekingen te Sint-Omaars nopens de vrijgeleiden werden die einde september van de Fransen bekomen. Maar ook konvoischepen zouden te Sluis worden uitgerust. Brugge en het Brugse Vrije hadden inderdaad besloten een krediet van 12.000 kronen uit te trekken en die ter beschikking van de admiraal te stellen. Deze zou dit geld moeten aanwenden voor de uitrusting van acht oorlogsschepen « ghefurniert met dusentich vechtenden mannen » gedurende twee maanden. Ongetwijfeld zijn deze acht vaartuigen uitgereed geworden en in oktober en november in de vaart geweest. Dit blijkt uit de verdere besprekingen nopens de heffing van de nodige penningen tot het bijeenbrengen van het uitgetrokken krediet. De rekening zelf van de uitrusting bleef niet bewaard.

Wordt gevolgd

Inséré 22/05/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 22/06/19

JAN DE NUL to dredge Ecuador port access

Jan De Nul will deepen and maintain the 95 km long access channel to the port of Guayaquil for 25 years

Belgium's Jan De Nul Group has signed a 25 year concession agreement with the Ecuadorian Municipality of Guayaquil for deepening and maintenance of the 95 km long access channel to the port of Guayaquil. Under the agreement, Jan De Nul will finance the capital dredging works to deepen the existing access channel, guaranteeing a new authorised draught of 12.5m whilst also deepening the Guayas River to a draught of 7.5m. Jan De Nul will also remove rock in the offshore section of the channel, the famous bottleneck known as Los Goles. A modern VTS and toll collection system will also be installed. Jan De Nul will mobilise three modern trailing suction hopper dredgers and a large self-propelled cutter suction dredger for this project. For the capital dredging works, an estimated volume of 25 million m³ of materials will be dredged. The capital dredging works in the Maritime channel will be executed in less than a year whilst dredging of the Guayas River will be completed within three years. After the capital works are concluded, Jan De Nul will operate and maintain the channel under a 25 year performance based concession contract. The deepening and maintenance of the system will be financed by Jan De Nul Group and recuperated by tolls. "This new challenge will firmly position Jan De Nul Group along the Pacific coast of Latin America, says the company's area manager Jan Neckebroek. "We are proud to be part of this contract, giving Guayaquil Port Terminals the boost to compete with the most modern terminals in neighbouring countries."

Source : MaritimeJournal

Inséré 24/05/19 DOSSIER Enlevé 24/06/19

Crew Welfare: We are what we eat



Why do we eat what we eat? What does sugar do to our brains? How does the powerful food industry persuade us to buy unhealthy products?

These are questions that many people have never considered – and, if they are not informed, how can they make healthy choices in terms of what they eat and drink?

Christian Ioannou, Managing Director of Cyprus-based Marine Catering Training Consultancy (MCTC), gets passionate when he talks about the need to encourage healthy, nutritional menus onboard ships – and, indeed, MCTC goes further, running '365 Healthy Days Workshops' at its Manila

training centre, to teach the partners and children of seafarers about cooking healthy and nutritious meals.

"Nutrition is important not only onboard ships – but anywhere in our private lives," he said. "The slogan is true: We are what we eat. If we eat unhealthily, we will be unhealthy. And yet I am always shocked by the number of people who seem to be surprised when they get sick. Why are they surprised if they don't take care of their bodies and their health for their entire lives and then they end up obese and with diabetes?"

Whenever MCTC runs its seminars, training and workshops for clients, it draws the classic comparison between 'body' and 'engine'. "If you feed a ship's engine with contaminated water and low quality fuels, it is to be expected that the engine will break down," said Mr Ioannou. "If we don't take care of our bodies, it is just a matter of time before we are going to get sick. It is as simple as that."

He recently spent five days onboard National Geographic's *Explorer*, during which time he talked to nearly 100 crew.

"It was amazing how little people actually know about nutrition," he said. "We did a lot of exercises and found that even the basics of calculating calories are not there. Many were not even close to knowing the number of calories they need (standard recommendation: 2,500 for men, 2,000 for women)."

Some of the crew thought 300 for the day, some thought 6,000. When the workshop moved on to calculating calorie consumption in daily meals, some crew – and particularly Asian/Filipino crew – were consuming 1,000 calories in their breakfast at 7am.

"If you have a total allowance of 2,000 to 2,500 for the whole day, that doesn't look good," said Mr Ioannou. "This was an eye-opener for all concerned."

The next step was to look at sugar intake –the recommended maximum is 25 grams per person per day.

"By consuming one cola drink, you exceed that daily limit by taking in 35 grams of sugar. We did an exercise putting teaspoons of sugar in a glass based on daily sugar consumption and in many cases we were able to fill up two glasses. That included added sugar used in bread, soda drinks, soft drinks, Nutella, tomato ketchup – it is everywhere."

Mr Ioannou is also determined to eliminate the use of ready meals and convenience foods onboard ships. "This leads to health benefits and also a reduction of costs – because cooking something from scratch is cheaper than purchasing ready meals," he said.

He turns his attention to the food industry itself and the marketing being used to these 'convenient' foods as well as some that are perceived to be healthy when they are not.

"Many people think they are buying healthy items because they are marketed as 'green'," he said. "It's all about 'neuro marketing' – manipulating the brain. Millions of dollars are spent by the food industry to make sure people are choosing their products against someone else's. It is all about colouring, branding, image and the message being transmitted to our brains to take the decision to buy and eat/drink."

Example? A happy cow on a milk can. What exactly does that mean?

"We are not really reading labels. Many products appear to be healthy but they are not. Our drive is to give people the knowledge as to how the food industry actually works; the manipulative way in which products are presented to consumers; how to calculate calories and sugar intake; and how we can balance out our daily meals."

MCTC helps clients to create balanced weekly menus which ensure that daily recommended nutritional values are met. "We have developed our GMS software – Galley Management System – which gives clients access to weekly menus which are also cost-competitive to help them budget," said Mr Ioannou.

But this all goes further than physical health – MCTC also focuses on why we get the urge to eat certain things, and the impact of what we eat on our mental health.

"It's the same as with smoking. You are wasting time telling people they are going to die from smoking – we all know that. The question is: why do you smoke? Instead of saying what will happen to you if you eat unhealthily, the question in regards to nutrition is: why do you eat what you eat? In our workshops, we go through addiction to sugars, the dopamine chemical which creates pleasure in the brain, and how the food industry makes sure this 'happiness' is activated."

The 'feel happy' dopamine kick – you can get it through smoking, alcohol, sex and adding sugar, he said. There is a huge, powerful industry out there hoping you will choose sugar. "This is the only way people start thinking about their behaviours and why we look for chocolate at a specific time of the day," he said.

Mental illness is now way up the agenda in terms of discussion. In general, people relate mental illness to situations happening in their lives but do not relate mental illness with food.

However, Mr Ioannou said: "It has been proved that our brains only have a limited space for micronutrients to occupy. So, if we give that space to one category, e.g. glucose, it means there isn't enough space for essential micronutrients – and that leads to sadness, depression and unhappiness. This is why a lot of people get depressed and they don't even know why. People think their mental state is dependent on situation but it is not. We underestimate the power of nutrition on our wellbeing and on our mood."

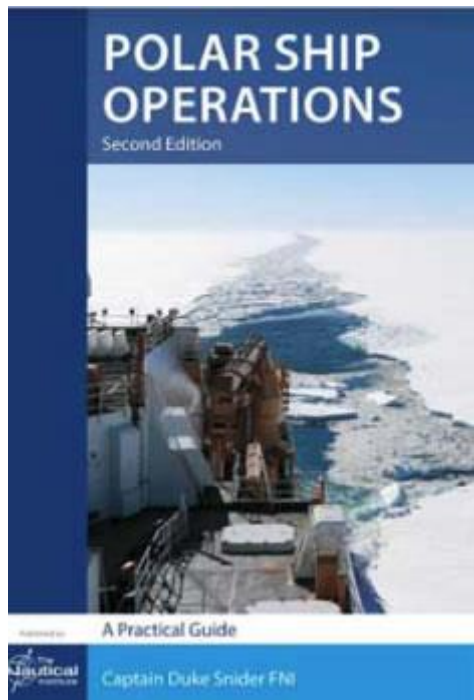
Thought-provoking stuff and clearly it's having an impact. The feedback from the Explorer? "We have already observed a move towards healthy eating habits, and soft drink consumption onboard has reduced to very little," he said. "It isn't that people don't want to change – in many cases, it's just that they don't know enough about it. Awareness is extremely important."

Inséré 24/05/19 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 24/06/19

The Nautical Institute issues new guidance for polar shipping

Interest in the polar regions is rising rapidly as the season for accessing these remote and

hostile areas is lengthening. Recognising that this is a critical time for polar shipping, The Nautical Institute has published a new edition of its highly acclaimed Polar Ship Operations – A Practical Guide, by Captain Duke Snider FNI.



Sea ice loss is happening faster than expected, resulting in more variable conditions. As a result, even well-established ship operators are facing extra challenges, while for new operators these waters can present unexpected hazards in regions virtually devoid of support infrastructure. Operators also need to understand and comply with new regulations, notably the Polar Code, which came into force last year.

As a highly qualified ice navigator, Captain Snider FNI brings the full benefit of his extensive experience in polar shipping to describe the human, technical, environmental and operational challenges of transiting polar seas. Explaining the changes introduced for the Second Edition, he said: Since the initial release of Polar Ship Operations in 2012, technology has continued to advance, the Polar Code has come into effect and The Nautical Institute has launched the Ice Navigator Certification Scheme.

These changes have affected polar shipping both directly and indirectly. We have updated Polar Ship Operations to reflect these and other changes, updating material throughout the book as well as adding new chapters to remain relevant and ensure that mariners are kept abreast of continuing change. Over the past 40 years, Captain Duke Snider has amassed a broad range of seagoing experience in naval, commercial and Canadian Coast Guard shipping, much of it in the ice-covered waters of the Arctic, Gulf of St Lawrence, the Baltic and the Antarctic. He has served as an ice navigator in the Canadian, US and eastern Russian Arctic and is CEO and Principal Consultant at Martech Polar Consulting. Captain Snider was instrumental in developing The Nautical Institute's Ice Navigator Scheme, which sets the first international standards for skills, knowledge and competence for ice navigators. He was elected a Fellow of The Nautical Institute in recognition of his long seagoing career and dedication to improving standards at sea, with particular emphasis on ice navigation, and is currently the Institute's President.

To purchase your copy of Polar Ship Operations – A Practical Guide visit www.nautinst.org/shop price: £50; ISBN: 978 1 906915 56 8 During the month of April, Polar Ship Operations –

A Practical Guide is The Nautical Institute's Book of the Month and is available at a discounted price of £30. For more information and review copies please contact Bridget Hogan, Director of Publishing and Marketing, The Nautical Institute +44 (0)20 7928 1351, bh@nautinst.org The Nautical Institute is an international representative body for maritime professionals involved in the control of seagoing ships. It provides a wide range of services to enhance the professional standing and knowledge of members, who are drawn from all sectors of the maritime world. Founded in 1972, it has over 40 branches worldwide and some 7,000 members in more than 120 countries.

Inséré 25/05/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 25/06/19

2018 is record year for Port of Antwerp

2018 looks set to be a record year for the Port of Antwerp for the sixth time in a row, with growth in all types of cargo and a recent wave of investments. This confirms the port's attraction and further establishes its position as a world-class player that is also home to the largest integrated chemical cluster in Europe.



Crucially, the Port says, it also assures the continuity of the port's role as the main engine of the Belgian economy. In 2019 the Port Authority will keep to the same course, further building a sustainable future for the port. In pursuit of this goal it is concentrating heavily on structural solutions to challenges such as mobility, the energy transition, digitisation and innovation.

With expected growth of 5.1% compared with 2017, the earlier forecasts of a sixth successive record year have been confirmed. The expected total freight volume in 2018 comes to 235 million tonnes, a new record, with unparalleled growth in all types of cargo. The large expansion in container freight continues, reaching 130 million tonnes (up 5.8%) or 11 million TEU (up 5.5%). Liquid and solid bulk for their part are up by respectively 4.5% (to 76.5 million tonnes) and 5% (to 12.8 million tonnes), while breakbulk has experienced growth of 1.8% (to 15.6 million tonnes).

In 2018 leading international players in the chemical industry including among others Borealis, INEOS, Nippon, Sea-Mol and Oiltanking/AGT brought a huge wave of investment to the port, amounting to more than €2 billion. Their choice of Antwerp further confirms the port's attractiveness for chemical companies, as the largest integrated chemical cluster in Europe.

Port Authority CEO Jacques Vandermeiren declared: "With these excellent growth figures and the recent surge of investment, in 2018 the port has once more confirmed its role as the main engine of the Belgian economy. Now we will continue on the same course as before, towards a sustainable port of the future. But to keep growing in a sustainable way, we together with the whole port community must strain every effort to meet the challenges facing us today. The port of the future must have enough capacity and be accessible, sustainable, smart and secure to remain attractive for investors."

While the new record year and the investment surge together confirm the vitality of the port, they also confirm earlier forecasts that the maximum container capacity will very soon be reached so that additional container handling capacity is urgently needed.

Mr Vandermeiren outlined the situation: "We are already far beyond the optimum capacity limits in the terminals below the locks, with serious consequences for efficiency. We therefore continue to insist that additional container capacity below the locks is urgently needed. The Port of Antwerp is doing very well, which is good news for the economy. But it is also very important to keep up this impetus and to build the necessary capacity as soon as possible. The most recent draft version of the Preference Decree for creation of

additional container capacity represents the last straight towards a breakthrough in this complex project. We are therefore very pleased with the efforts by the Flemish administration, and are glad to work constructively on further development of Alternative 9 which is now being considered. This alternative now has to be further tweaked in nautical and operational terms in order to make it sufficiently feasible and attractive for the economic operators while limiting the environmental impact to the absolute minimum.”

With roadworks about to start on the Oosterweel interchange, structural solutions to mobility problems in and around Antwerp are more urgent than ever. The Antwerp Port Authority is facing up to its social responsibilities in this area, collaborating with the rest of the port community to develop structural solutions for reducing the pressure on mobility both for freight and for private transport.

For freight transport the aim is to achieve a significant modal shift by 2030, reducing the proportion of freight that travels by road from 55% to 43%. The parallel aim is to double the proportion of rail transport, bringing it to 15%. Railport – a joint initiative by Antwerp Port Authority, the Left Bank Development Corporation and industry associations *essencia Vlaanderen* and *Voka Alfaport* – assumed responsibility for this in 2018. In the meantime constructive discussions are underway with Infrabel (rail track operator) to develop a new operating model for rail infrastructure in the port with a view to raising the flexibility and efficiency of rail transport.

The proportion of freight carried by barge is set to increase from the already high level of 38% to 42%. Earlier this year the port community signed a Container Barge Action Plan based on three main foundations, namely collaborative scheduling of barge movements, consolidation of container volumes and digitisation. The interplay of these various measures should make container barge transport more efficient, with consequent benefits for all participants in the supply chain. The first pilot projects for centralised barge scheduling have led to positive reactions in the market.

In another initiative the Port Authority has held workshops with other members of the port community for night-time logistics, to make better use of the existing facilities outside peak hours. The Night Logistics Action Plan was set up in October with all the parties involved. After a test phase in the first half of 2019 the aim is to begin operation by the summer, to coincide with the start of the Oosterweel roadworks.

To remain accessible for the 60,000 employees in the port, the Port Authority is working on various initiatives aimed at encouraging people to leave their car at home and make use of sustainable alternatives. The Water Bus and Bike Bus are good examples of promoting a sustainable modal shift for commuter transport.

‘DeWaterbus’ plies on the Scheldt as an alternative means of transport for those travelling to Antwerp from Hemiksem and Kruibeke. 396,972 people have made use of the service since it was introduced on 1st July 2017. In October this year the southern route was extended with a northern section serving the port area. An eastern route to the Albert canal will enter service at the beginning of 2019. In summer next year a first electric Water Bus will be introduced, with the ambition of offering 100% electrically-powered transport on the Albert canal after six months of operation. This will be an absolute first.

With 77,541 passengers since it started in April this year the ‘Fiets Bus’ has also been a success. To offer an alternative for even more commuters an interlinking system of commuter bus transport and collective electric bikes is planned for the port area next year.

The transition to a circular low-carbon economy is another main objective of the Antwerp Port Authority. Over the next three years the Port Authority will therefore invest no less than €35 million in innovative sustainability projects. One good example of this is the declared ambition of making onshore power supplies available for seagoing ships at berth in the Deurganck dock in the near future, which will lower NO₂ (nitrogen oxide) emissions

by 36%. In addition, the Port seeks to promote alternative sustainable fuels such as LNG and hydrogen. This year the CMB shipping company won the Sustainability Award with the *Hydroville*, the first hydrogen-powered passenger ferry. Given the very promising sustainability potential of hydroge, the Port is currently studying the feasibility of setting up a hydrogen fuel station in the port. Earlier this month a hydroturbine was installed in the Kallo lock to generate electricity from water power. The aim is to use this advanced technology to make all sea locks in the port energy-neutral in the longer term.

The port of the future will also be a smart port, with the emphasis on innovation and digitisation. The Port Authority has therefore assumed a pioneering role in digital transformation, aimed at becoming an open and innovative hub for the introduction of new technologies. The ambition is to install a digital nervous system covering the entire port with among other things smart cameras, sensors and drones to give full monitoring, which in turn will make it possible to respond directly to events in the port. In addition, data is being made transparent and available to all players in the supply chain thanks to NxtPort, the data platform for the port that was set up nearly two years ago.

Mr Vandermeiren said: "With the growing importance of data and the gains in efficiency that we seek to derive from it, in future the Port Authority will build further on the foundations that it has already laid with NxtPort. The increased participation in NxtPort by the Port Authority underlines this confidence. We strongly believe that digitisation will smooth the way for smart, efficient and lower-cost logistics, and that it will also play an increasingly important role in terms of mobility and monitoring emissions."

As 2018 came to an end so did the career of Marc Van Peel. After 12 years as alderman for the port and Chairman of Antwerp Port Authority, the veteran politician will take leave of Port House for the last time and begin his well-deserved retirement. In his honour the new Wagen room on the ground floor has been renamed in his honour: henceforth it will be called "Event Hall in honour of Marc Van Peel, President of the Antwerp Port Authority from 2007 to 2018."

The Port welcomes Annick De Ridder as the new port alderman at the beginning of the year. "I am confident that we can look forward to constructive collaboration," Mr Vandermeiren concluded.

Inséré 26/05/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 26/06/19

Sulphate scrubbers spark debate after Singapore bans their use in port

THE debate surrounding the use of scrubbers to conform with the International Maritime Organisation's (IMO) new 2020 sulphur cap is intensifying as ports and shipping companies start to doubt their efficacy compared with cleaner fuel. Those concerns took centre stage when the port of Singapore said it would not allow the use of open-loop scrubbers, which after filtering fuel release a sludge that contains sulphates and particles into the ocean. That type has also been restricted by ports in Germany and Belgium, reported Bloomberg. "There's a whole range of environmental, regulatory and operational reasons which lead us to be very very sceptical of this technology," said Belgian shipping company [Euronav](#) investor relations manager Brian Gallagher. It requires "an economic investment with very limited visibility on return." [Euronav](#) says it would have to pay US\$5 million per ship to get scrubbers installed on its largest crude carriers. An alternative would be to switch from heavy fuel oil to more expensive low-sulphur fuel after the 2020 deadline. However, when

shippers can't run on traditional fuel without scrubbers, no one knows what the price difference will be. Mr Gallagher said the company's discussions with refineries suggest that the premium will be below the \$300 a ton that some have predicted Singapore's decision would substantially address problems caused by heavy fuel oil, including the risk of disastrous oil spills and "not just put a band-aid on it, which it feels like these scrubbers are doing," he said. Ships could take sludge onshore and dispose of it in a more responsible way. Shipping companies that have embraced scrubbers, including Denmark's D/S Norden A/S, argue that the resulting sulphate is "a naturally occurring constituent of seawater" and not harmful to oceans. As the debate rages over cheaper fuel, many shippers plan to have scrubbers installed. Even sceptics like AP Moller-Maersk has decided to fit the equipment on a small portion of its carriers. Suppliers such as Watseka have large order books and will be running on full capacity next year. "We are fairly fully booked for 2019," said the Helsinki-based company's head of marine business Roger Holm. "For 2020 we have space so that's not a problem but of course we are selling all the time." "If we're wrong, and if in six, nine or 12 months all of those issues have been put to bed and there's 50 scrubbers that are working perfectly well, then our Plan B would be to invest in the technology," he said.

Source : Schednet

Inséré 28/05/19 DOSSIER Enlevé 28/06/19

Release Of Cargo Without Presentation Of Bills Of Lading

The General Insurance Association of Singapore and Singapore Maritime Foundation regularly conduct talks on developments occurring in the industry (Maritime Knowledge Shipping Session) and invite various Shipping and Marine Insurance professionals to share their knowledge and expertise. The latest session was on 17th Oct 2018 in which Ms Alicia Leong of Munich Re spoke on Transport Operators, Terminal Operators and Professional Indemnity Cover and Mr Nicholas Mavrias of Charles Taylor spoke on Emerging technologies in Shipping and P&I Cover. Following the talk there was a question and answer session moderated by well-known maritime lawyer, Richard Kuek of Gurbani & Co. We have been regularly attending these talks as this gives us not only an opportunity to keep abreast with the market but also meet friends and colleagues in the industry. One of the questions raised during the Q&A session was on the release of cargo without presentation of Bills of Lading and in particular whether the Transport Liability Operator's ("TLO") cover would deal with such claims. While this was indeed answered, given that there are divergences between a traditional P&I Cover and a Transport Liability Cover, we would wish to comment further on this aspect. A TLO cover is a relatively young product compared to the more matured Protection & Indemnity Cover ("P&I") taken by Shipowners. While there are similarities in these covers, there are some differences and one of them is with respect to the release of cargo without Bills of Lading. Invariably, P&I Clubs exclude cover for release of cargo without production of Original Bills of Lading by incorporating an exclusion in their rules¹. However, P&I Clubs² include an omnibus clause in their Rules which do permit some flexibility by allowing the Directors of the Association to provide cover in some circumstances. With respect to commercial insurers providing P&I cover, this flexibility is not available to override any specific exclusions provided in the policy wordings.

A TLO cover is provided under "named perils" wordings i.e. the loss must fall within one of the sections of the policy (positive cover) and that there must be no exclusions in the policy which deny this positive cover. Invariably, most of the TLO policies provide cover for "Physical loss or damage to the cargo and consequential loss arising"³ (Cargo Liabilities) and for Errors and Omissions (includes delivery of cargo without presentation of Bills of Lading). However, TLO policies generally restrict this cover for "intentional and reckless conduct". Additionally, the policy would incorporate in their General Exclusions "intentional / reckless conduct or failure to take reasonable precautions" such that any loss arising due to such conduct / failure would be excluded from coverage. A TLO may be involved in various roles such as a Freight Forwarder (either agent for the Cargo interests or the Carrier), a Contractual Carrier (NVOCC) or a Performing Carrier. The release of cargo without B/L could therefore occur in various circumstances such as Freight Forwarder (as agent for Carrier): The TLO may be involved in marketing the services of their Principals and may have issued their Principals Bills of Lading. The Principal or their destination / delivery agent may have released the cargo without seeking an original Bill of Lading. Given that the Shipper will be mainly affected by not being paid by the buyer, they may contact the TLO from whom they made the booking. As the TLO's role in this shipment is purely that of an agent, the TLO would, in most jurisdictions⁴, be entitled to deny the claim given that there was no personal negligence. However, this would still require the TLO to defend the claim to avoid any default judgment. Accordingly, the TLO policy would respond to defend the TLO against any cargo claims pursued by the cargo interests in such instances. Freight Forwarder (as agent for cargo interests): The TLO may be involved in assisting their clients to book space with Carriers (Carriers B/L would be issued naming the TLO's clients as the Shipper). If the Carrier or the Carrier's agent releases the cargo without B/L, cargo interests could well pursue the TLO for their loss. Again, as the loss is due to the fault of the Carrier or their agents, no liability appears to attach to the TLO⁵. However, the TLO would have to actively respond denying the claim and directing the claim to the correct contractual parties (again if action is initiated and if the TLO fails to defend the claim, they could well receive a default judgment). The TLO policy would respond to defend the cargo claim pursued against them. Contractual / Performing Carrier: In this case, the TLO or their agents would have released the cargo without insisting for the surrender of the Original Bills of Lading as required. The cargo was released by the TLO themselves: If the release was effected deliberately either due to the provision of a Letter of Indemnity by the consignee⁶ or by colluding with them, then this would be considered as "intentional / reckless" such that the cover would be excluded. However, if the cargo was released due to an isolated error, then the loss may fall for coverage under the Errors & Omissions extension. The limits under an Errors and Omissions extension are generally restricted to a lower amount vis-à-vis the main cover. Hence, if a TLO requires higher limits for such claims, they must either seek an increase for the Errors & Omissions Extension or consider seeking cover under a Marine Professional Indemnity Policy⁷. The cargo was released by TLO's agents: In this case, unless the policy wordings clearly exclude such losses, it is submitted that the policy would engage under the main section i.e. "Physical loss or damage to the cargo" and deal with the loss. Once the loss is settled, TLO Insurers would be subrogated to the rights of the TLO and can then pursue the TLO's agent for recovery. In conclusion, a TLO policy provides wider cover vis-à-vis P&I cover with respect to release of cargoes without Bills of Lading subject to exclusions provided in the policy. TLO's would be well advised to also

- Ensure that they have appropriate limits for their TLO risks
- Have an appropriate Standard Operating Procedures in place for release of cargoes
- Ensure to conduct a background search of their Principals / Agents so that they protect their recovery rights.

1 An example of the Rules would be "Unless and to the extent that the Members' Committee in its discretion otherwise decides there shall be no recovery from the Association in respect of liabilities, costs or expenses arising out of delivery of cargo carried under a negotiable bill of lading or similar document of title (including an electronic bill of lading) without production (or the equivalent thereof in the case of an electronic bill of lading) of that bill of lading or document by the person to whom delivery is made, except where cargo has been carried on the entered ship".

2 Transport Liability Mutuals such as TT Club also incorporate an Omnibus Clause in their Rules.

3 TT Club 2018 wordings provides cover under T1 for "Your liability for physical loss and damage of cargo and resulting consequential damage". Physical Loss is defined in the policy as "damage, destruction, seizure, or deprivation of property such that there is no prospect of recovering the property or part of it".

4 For instance – Article 138 of the Maritime Code of Kuwait provides that a ship agent shall be deemed as the representative of the Carrier in respect of claims arising out of the carriage by sea brought in the place of the agents place of business. Article 139.2 requires the ship agent to provide a cash deposit at a Kuwaiti bank or a bank guarantee as security for the execution of Kuwait Court judgements against his principal.

5 A TLO could be liable if there was some personal fault or negligence – say that they were aware that their clients wanted the shipment to be effected by a quicker carrier. However, the TLO booked with a carrier with a service which did not consider the requirements of their clients.

6 See our earlier article on release of cargo against LOI at <http://nau.com.sg/wp-content/uploads/2017/02/Release-against-LOI20141303010320.pdf>

7 An Errors and Omissions cover is provided as an extension to the main policy. On the other hand, a Marine Professional Indemnity ("PI") policy, although generally providing the same cover as an Errors and Omissions policy is the "main policy" and will be for higher limits. A PI policy is generally taken by professionals such as Ship Agents, Surveyors, Consultants, etc.

Source: NAU

Inséré 30/05/19 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 30/06/19

De admiraals en de eigen marine van de Bourgondische hertogen 1384 - 1488 (IV)

8 januari van dat jaar vaardigde Maximiliaan de zeer belangrijke ordonnantie uit, waardoor de bevoegdheden van de admiraal aanzienlijk uitgebreid werden en de basis van de admiraliteitsraden werd gelegd. Filips van Kleef zou van dit statuut niet lang meer een officieel gebruik kunnen maken, vermits hij weldra met de Roomse koning in conflict kwam. Als gevolg van de hervatting van de oorlog met Frankrijk, was Gent inderdaad op het einde van 1487 terug in opstand gekomen, hierin gevolgd door Frans Vlaanderen. Maximiliaan zelf werd op 2 februari 1488 te Brugge gevangen gezet en eerst in het midden van mei, na onder dwang van zijn regentschap over het graafschap afstand gedaan te hebben, vrijgelaten. Deze vrijlating was te danken aan Filips van Kleef, die er had willen in toestemmen voor de Roomse koning borg te staan. In volle uitoefening van zijn functie, vaardigde deze als admiraal op 15 mei nog een o lettré van sauvegarde » uit ten voordele van de inwoners van Oostende, teneinde die stad tegen de baldadigheden van het

ingekwartierde krijgsvolk te beschermen. Wellicht was dit een van zijn laatste officiële handelingen, want een week later brak het conflict met de Roomse koning uit.

Toen Filips van Kleef op 17 mei 1488 te Brugge van Maximiliaan afscheid nam, ten einde te Gent, zijn interneringsplaats, de uiterst delikate taak van gijzelaar op zich te nemen, dan was dit onder beding van al zijn verbintenissen ontslagen te zijn, zo de Roomse koning zijn gegeven woord en eed mocht verbreken. Reeds op 24 mei gebeurde datgene waarvoor hij zozeer gevreesd had: Maximiliaan herriep zijn eed en trof de nodige schikkingen voor de onderwerping van Vlaanderen. Filips van Kleef schaarde zich dan ook onmiddellijk aan de zijde van de opstandige Vlamingen en wist de meeste Vlaamse steden aan zijn zijde te krijgen. Het ging er inderdaad om in dienst van Filips de Schone, de enige natuurlijke vorst, het land tegen de Duitse indringer te beschermen. Aanvankelijk verliep alles goed. Maximiliaan nochtans, gesteund door zijn vader, keizer Frederik III, concentreerde land- en zeestrijdkrachten lang de Vlaamse kust. Hij wist er reeds einde augustus.

Nieuwpoort voor zich te winnen en weldra volgde ook Duinkerke. Oostende en Sluis bleven evenwel getrouw aan de admiraal, die ze als kapersnesten gebruikte.

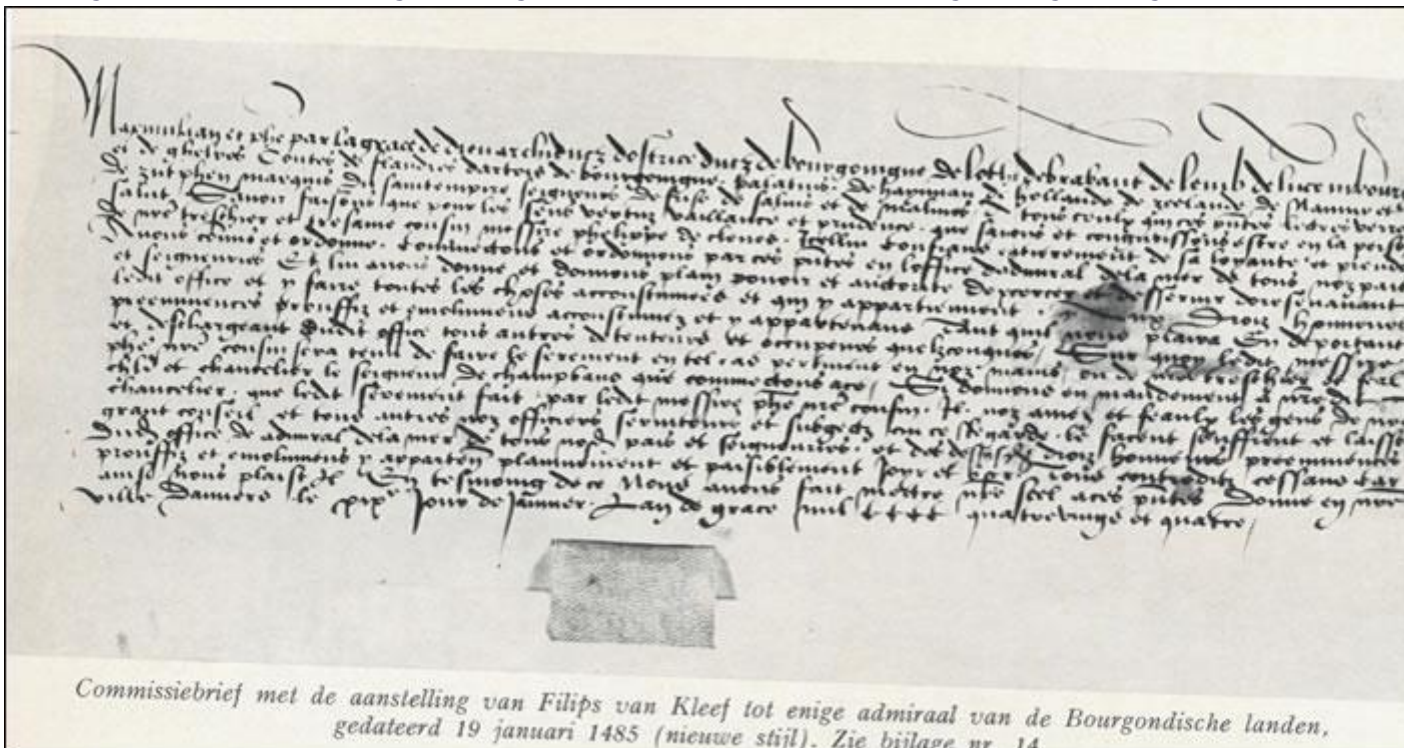
In 1489 begonnen voor Filips van Kleef de tegenslagen. Eerst ging Veere verloren, toen Filips van Bourgondië-Beveren naar de partij van de Roomse koning overliep. In juli werd Oostende door de Nieuwpoortenaars in brand gestoken, zodat de bevolking te Sluis een schuilplaats moest gaan zoeken. Veel Brabantse en Vlaamse steden gaven zich aan Maximiliaan over. Deze wist in oktober met Frankrijk een gunstige vrede te sluiten, zodat de voormalige admiraal de strijd nu alleen vanuit Sluis moest voortzetten. Toen hij zich ten slotte, na drie jaren lang verwoede weerstand, in oktober 1492 tegen billijke voorwaarden aan Maximiliaan onderwierp, dan was dit enigszins onder de druk van de vloot samengebracht door Filips van Bourgondië-Beveren en de schepen ingezet door Cornelis de Berghes, heer van Grevenbroek. Deze was in 1489 of 1490 tot vloothoofd met de titel van admiraal van de zee aangesteld geworden. Reeds in 1490 of 1491 evenwel zien we Filips van Bourgondië-Beveren, de heer van Veere, als opvolger van Filips van Kleef fungeren. Met hem trad de admiraliteit voorgoed in de nieuwe fase, die door de ordonnantie van januari 1488 ingeluid geworden was.

5. HET ADMIRAALSAMBT TOT AAN DE ORDONNANTIE VAN 1488

Er is ongetwijfeld in de admiraalsfunctie onder de Bourgondische hertogen een evolutie te bespeuren. Deze kunnen we nagaan zowel in de persoon en de plichten en rechten van de admiraal van Vlaanderen, als in die van de andere bevelhebbers van de hertogelijke marine. De eerste admiraals van Vlaanderen waren tot ridder bevorderde burgers of kleine edellieden herkomstig uit het graafschap zelf, namelijk Jan Buuc (1383-'87), Jan van Cadzand (1391-'96) en Jan Blankaerd (1401-'06). De volgende Vlaamse admiraal, Victor van Vlaanderen (1419- ?) was, alhoewel zijnde een bastaardzoon van Lodewijk van Male, al niet veel meer. Maar de beide admiraals uit de Henegouwse familie de Lalaing:, namelijk Simon (1436-1462) en Josse (/1462- +/- 1483) behoorden reeds tot de hoge adel, want ze waren niet alleen ridders van de orde van het Gulden Vlies, maar bekleedden bovendien hoge posten als leden van de hertogelijke raad. Ten slotte mogen we ook Filips van Kleef, niettegenstaande hij tot admiraal van al de Bourgondische landen nabij de zee benoemd geworden was (1485-1489), toch bij de admiraals van Vlaanderen rekenen, alleen reeds omdat hij kennelijk de taak van laatstgenoemden voorzette. Filips van Kleef bekleedde de hoogste ambten en was bovendien een van de ((heeren van den bloede)) of afstammelingen uit een zijtak van het huis Bourgondië.

Als admiraal van Vlaanderen waren de bekleeders van dit ambt meestal ook tegelijk kapitein van een havenstad of een kasteel nabij een haven. Reeds Jan -Buuc had als standplaats Sluis, alhoewel hij er niet als kapitein optrad. Jan. Blankaerd en Victor van Vlaanderen

waren kapitein van Biervliet. Simon en Josse de Lalaing traden op als kapiteins van Sluis en van het grote kasteel aldaar, de eerste van + 1450 tot 1462, de tweede van 1462 tot 1483, en stonden aldaar in voor de hertogelijke artillerie (185). Filips van Kleef volgde Josse de Lalaing te Sluis als kapitein van de stad en van de beide kastelen aldaar op en oefende er deze functie uit, aanvankelijk wettelijk van 1485 tot 1489, daarna onwettelijk tot 1492. Dat de functies van admiraal van Vlaanderen en van kapitein van Biervliet of vooral van Sluis met elkaar nauw verbonden waren, is te verklaren door het belang van de kaapvaart krachtens "letteren van marcke" en van "contremarque" van uit deze havens tijdens de periodes van oorlog met Engeland van 1401 tot 1419 en van 1435 tot 1438. De admiraal van Vlaanderen leidde immers, krachtens zijn contract van associatie met de hertog, vanuit zijn basis de rooftochten, eerst van de "corvers" daarna van de andere kapers en steunde daarbij vooral op aanhangers, die als zijn vennoten optraden. Eenmaal de vrede met Engeland gesloten, in 1439, kwam er aan deze handelwijze een einde, wat wellicht verklaart waarom de admiraal van Vlaanderen dan voor geruime tijd op de achtergrond trad. Het verdrag met Engeland werd immers tot 1464 regelmatig verlengd.



Het admiraalaat van Vlaanderen was een "office" verleend door de hertog, oorspronkelijk ingevolge een contract van associatie. De vorst stelde de "admiraal van de zee van Vlaanderen" aan door middel van een commissiebrief. Bij zijn eerste reis langsheen de kust had de admiraal dit bewijsstuk aan de magistraat van de steden, die hij bezocht, voor te leggen. Geen enkele van deze commissiebrieven is bewaard gebleven, tenzij die van Filips van Kleef. Wel wordt er gewag gemaakt van de commissiebrief van Victor van Vlaanderen in 1419. We mogen nochtans veronderstellen, dat de inhoud van dergelijke aanstellingsbrieven ongeveer overeenkwamen met het stuk uitgereikt in 1466 aan Wolfaart van Borsel, admiraal van Artezië, Boulonnais, Holland, Zeeland en Friesland, waarvan we de inhoud kennen. Daarin zegt Filips de Goede, dat het de plicht van de admiraal was door de uitoefening van zijn ambt « de... garder, sustenir et deffendre noz droiz, haulteur et seignourie et aussi le bien, honneur et prouffit de nos dits pays... et generalement de faire... toutes les choses que audit office... competent ». Welke die rechten en hoogheden waren, die de admiraal, in de naam van de hertog, hoog te houden had, wordt in de desbetreffende commissiebrief niet gezegd. Naast verplichtingen, had de admiraal ook

prerogatieven. De voornoemde commissiebrief noemt ze "honneurs, droit, prerogatives, preheminences, libertez, prouffiz et emolumens accustumez et qui y (audit office) appartiennent". Dit is dus een even vage formulering, alhoewel we weten, . dat hieronder bepaalde heffingen, als de tiende penning, gevolg van de vroegere associatiegebruiken, mogen gerekend worden. Van het recht op een wedde is er evenwel geen sprake en hebben we ook geen spoor gevonden, tenzij na 1488.

Uit de commissiebrief van 1466 vernemen we dat Wolfaart van Borsel voor het leven tot admiraal aangesteld werd en dit moet ook zo geweest zijn voor zijn voorganger Jan van Luxemburg, die tot aan zijn dood zijn functie uitgeoefend had. Of dit ook voor de admiraal van Vlaanderen het geval was, is eerder onzeker. Wel is waar bleven Jan Buuc en Jan van Cadzand en waarschijnlijk ook Jan Blankaard tot aan hun dood de admiraliteitstitel dragen, maar de eerste stierf in gevangenschap in Engeland 'en de tweede sneuvelde in de slag bij Nicopolis. Wel is het mogelijk, dat de admiraal van Vlaanderen voor onbepaalde duur aangesteld werd, maar toch naar goeddunken door de hertog terug afgezet en vervangen kon worden. Van erfelijkheid bij de opvolging was er evenmin sprake, gezien we vaststellen, dat Simon de Lalaing nog tijdens zijn leven door zijn zoon Josse opgevolgd werd. Toch krijgt men de indruk, dat onder Filips de Goede en Karel de Stoute het ambt van admiraal van Vlaanderen reeds permanent geworden was, maar met verlies aan betekenis. Josse de Lalaing blijkt inderdaad zich vergenoegd te hebben de tiende penning op te strijken.

Dank zij de enkele gegevens, die betreffende de admirals van Vlaanderen bewaard gebleven zijn, kunnen we toch op positieve en negatieve wijze en min of meer het juridisch aspect van hun functie omschrijven. De admiraal van Vlaanderen was, zoals gezegd, een grafelijk officier met uitsluitend militair gezag inzake het toezicht over de hertogelijke en andere kaapvaart krachtens "etteren van marke". Het uitreiken van dergelijke kaperbrieven, evenals van vrijgeleiden of "sauveconduiten", bleef inderdaad aan de hertog voorbehouden. Over de hertogelijke oorlogsschepen, die in een openlijke oorlog gebruikt werden, had de Vlaamse admiraal evenmin iets te zeggen. Als vloothoofd trad in dergelijk geval een tijdelijk admiraal, kapitein of kapitein-generaal op, die met een wedde en soldij vergoed werd. In 1436, bij het beleg van Calais, was het Jan van Hoorn, die de vloot van hertogelijke en andere vaartuigen leidde, maar het opperbevel met de commandeur van Morea, Foucault de Rochechouart, moest delen. Gezien bij krijgverrichtingen op zee meestal schepen uit de verschillende Nederlandse vorstendommen gebruikt werden, was het uitgesloten dat de admiraal van Vlaanderen over dergelijke vloot het bevel kon voeren. Het was overigens Hendrik van Borsel, die in 1470 als "stedehouder generael ende capiteine" de vloot uitgestuurd tegen de graaf van Warwick aanvoerde. Wel is het mogelijk, dat de admiraal van Vlaanderen dat jaar in het kader van zijn feodo-militaire verplichtingen een smaldeel onder zijn bevel kreeg. Josse de Lalaing had inderdaad in genoemde vloot de verantwoordelijkheid over twee vaartuigen. Ook Wolfaart van Borsel trad in 1475 als "capitaine general sur mer" van de hertogelijke vloot op en niet als admiraal van Artezie, Boulonnais, Zeeland, Holland en Friesland. De hertogen van Bourgondië blijken dus een duidelijk onderscheid tussen het ambt van tijdelijk vloothoofd of kapitein-generaal en dit van admiraal van bepaalde gewesten gemaakt te hebben. Dit was niet alleen zo in 1470 en 1475, maar ook in 1478, toen Jacques de Savoye "capiteyn generaal van der zee" was De admiraal van Vlaanderen, evenmin als zijn collega van andere maritieme gewesten, oefende enige rechtsmacht uit. Het waren de schepenbanken van de havensteden en de raden van Vlaanderen en Holland, die voor zeezaken bevoegd waren. Alle maritieme delicten kwamen dus in eerste instantie voor de schepenbank of somtijds onmiddellijk voor de grafelijke raad voor. Men kon bij deze raad in beroep gaan. Als laatste instantie gold de Grote Raad, die vanaf 1464 te Mechelen gevestigd was en eveneens in beroep bepaalde processen verbrak en herzag of deed herzien. Aldus verbrak in 1478 de Grote Raad het

vonnis van de Nieuwpoortse schepenbank, die een daad van zeeroverij , gepleegd door de bemanning van het konvooschip, uitgereed door de vissers van Nieuwpoort, Lombardsijde en Raversijde, wettig verklaard had en veroordeelde de daders tot schadevergoeding aan de benadeelde Engelse kooplui,. Zeker is het, dat zowel de Raad van Vlaanderen, als de Grote Raad zich mocht inlaten met alle gevallen van onwettige represaille of kaapvaart. Aan de Grote Raad blijkt inderdaad alles wat de soevereine rechten van de hertog op zee betrof, waaronder de vredesverdragen, de handelsovereenkomsten en het admiraalschap met alle betwistingen daaromtrent te zijn onderworpen . Gezien de onduidelijke afbakening van de bevoegdheden van de verschillende rechterlijke instanties inzake zeedelicten, ligt het voor de hand, dat er zich gemakkelijk tussen hen bevoegdheidsconflicten konden voordoen. Dit was vooral zo voor de gevallen van zeeroverij , die, als ze door oorlogsschepen gepleegd geworden waren, onder de grafelijke of hertogelijke rechtspleging ressorteerden. Dergelijk bevoegdheidsconflict deed zich in 1484 voor tussen de baljuw van Duinkerke, of beter de vrouwe van die stad, Marie van Luxemburg, gehuwd met Jacques de Savoye, en de kapitein-plaatscommandant, die in de naam van de hertog van Bourgondië optrad. De eerste bracht de zaak voor de Duinkerke schepenbank, maar de tweede eiste de gearresteerde zeerovers op, om de procedure voor de Raad van Vlaanderen in te zetten. Het resultaat was een beroep op het parlement van Parijs, waar de grafelijke raad voor zijn bevoegdheid opkwam. en gelijk kreeg, aangezien de te behandelen zaak een zeedelict, bedreven door krijgsvolk, betrof. Op dezelfde wijze als Maria van Luxemburg, zien we overigens ook Hendrik van Borsel in zijn Zeeuwse heerlijkheden optreden en dan niet als vloothoofd, maar als heer van Veere. Zo kwam deze laatste in 1471, toen hij kapitein-generaal van de Bourgondische' vloot was, eens tussenbeide in een geval van zeeroverij, ten einde gevangen genomen kooplui en matrozen in vrijheid te laten stellen, zonder evenwel hun schip terug te doen geven.

De admiraal van Vlaanderen of die van de andere gewesten was in de grond een door contract, gesteund op privaat recht en feodaliteit, met de hertog verbonden officier. Zijn opdracht bestond in de organisatie van de kaapvaart, de represailles op zee en het toezicht over de wettigheid van de gemaakte «prises ». Slechts indien de admiraal de « prise » wettelijk verklaarde, mochten de gekaapte goederen verkocht of verdeeld, worden, mits aftrek van de tiende penning. Dit gold ook voor vreemde kaapvaarders, die met hun buit een Vlaamse haven aandeden. Aldus annuleerde in 1455 « Franchois de Wispelaere, stede houdere van... mer Simoen de Lalaing, admirael van der zee in Vlaendren » een "prise", die te Sluis door een oorlogsschip uit Dieppe aangebracht geworden was, omdat de benadeelde kooplui onderzaten van de Bourgondische hertog waren. Het desbetreffende geschil werd door de Brugse schepenbank zonder beroep op hogere rechterlijke instanties beslecht en dit ingevolge een regeling, die vooraf door de Franse ambassadeurs met de hertogelijke vertegenwoordigers getroffen was.

Het spreekt vanzelf, dat vooral in dergelijke gevallen van betwisting de admiraal of zijn luitenant op verzoek van de benadeelde partij op te treden had.

De admiraal van Vlaanderen deed zich meestal in de havensteden door een luitenant vervangen. Aldus zien we in 1401 Jan. Blankaerd te Blankenberge " eenen lieutenant in sijne stede" aanstellen en vervolgens de schepenen daarvan kennis geven. Einde september 1436, na de dood van Jan van Hoorn en waarschijnlijk kort na de aanstelling van Simon de Lalaing, was het Simon filius Clais, die zich te Nieuwpoort bij de schepenen "met ziner commissie als stede houdre van mijn heere den admirael"kwam aanbieden. Te Duinkerke wordt, in verband met feiten gebeurd omstreeks 1443, van de « lieutenant de l'amiral de Flandres » gewag gemaakt, evenals naderhand, in 1478 van de « admiral de la mer ou de son lieutenant ». Zoals gezegd, trad in 1455 ook een luitenant van Simon de Lalaing te Sluis op. Of we in de verschillende havensteden met een en dezelfde plaatsvervanger van de admiraal, dan wel met verschillende luitenanten te doen hebben,

is uit deze enkele gegevens moeilijk af te leiden. Wat er ook van zij, in 1489, in toepassing van de ordonnantie van 1488, vinden we, als voorzitter van een admiraliteitsraad, ridder Georges d'Eberstein, « stadhouder des admiraals van der zee ».

Over de beide op elkaar volgende admiraals van Artezië, Boulonnais, Zeeland, Holland en Friesland bleef er maar één gegeven bewaard, namelijk de commissiebrief van Wolfaart van Borsel van 1466. Voor het overige vernemen we niets over hun ambt. Het is evenwel duidelijk, dat de aanstelling van een admiraal-generaal voor al de Nederlandse maritieme gewesten samen, waaronder ook Brabant, eerst dagtekent van 1485, met de benoeming van Filips van Kleef. Dat wil niet zeggen, dat het optreden van tijdelijke vloothoofden met de titel van kapitein-generaal, zoals in 1470, 1475 en 1478, tot de latere formulering van de admiraalsbevoegdheden niets zou hebben bijgedragen. Wolfaart van Borsel vaardigde immers in 1470 een artikelbrief uit met richtlijnen aangaande de toenmalige op de hertogelijke vloot te gebruiken wachtwoorden, seinen, signalen en tekens voor een tuchtvolle zeilorde 's nachts en overdag. Dit stuk bevat tevens reeds enkele artikels betreffende de handhaving van de tucht aan boord van de schepen en tijdens het gevecht. Ook de wetgeving van de Bourgondische hertogen op het stuk van de kaapvaart, het varen van de koopvaardij-schepen in admiraalschap onder het paviljoen van Bourgondië en hun bewapening op zee, moeten, evenals de rechtspraak van de stedelijke schepenbanken, de gewestelijke hoven en de Grote Raad inzake zeedelicten, tot de formulering van de ordonnantie van 1488 bijgedragen hebben. Veel van hetgeen in deze belangrijke verordening staat steunde ongetwijfeld op sinds lang bestaande gebruiken, niet alleen uit de Nederlanden, maar ook uit de buurlanden, waaronder in de eerste plaats Frankrijk en Engeland.

De gebeurtenissen in de noordelijke provinciën van de Nederlanden, waar de opstand voortwoedde, bracht aartshertog Maximiliaan in januari 1488 er toe in de naam van zijn zoon Filips eens en voorgoed de admiraliteit als staatsinstelling te organiseren. In de inleiding van de desbetreffende ordonnantie heeft hij het inderdaad over de aanmatiging van degenen die "onder 't dexele van der oorlonge ende tweedrachtichede... hemlieden vervoordert hebben uyt heurlieden selfs auctoryteyt zekere scepren van oorloghe op te stellen ende op zee te houden" waardoor de zeeroverij in de hand gewerkt werd, vooral in het nadeel van de kooplui, « die uut erachten van brieven van verzeckerden ende sauf-conduyten » , nu uitgereikt door de admiraal, de zee bevaarden. Door de verordening zelf werd voor de eerste maal voor het geheel van de Nederlandse marine een permanente organisatie met een nauwkeurig omschreven bevoegdheid ingericht. Dit eerste wettelijk statuut bepaalde inderdaad tot in de minste bijzonderheden de militaire, juridische en fiskale rechten en plichten van de admiraal, zodat het van de admiraliteit als het ware een centrale instelling onder diens gezag maakte. De bevoegdheid' van de admiraal werd, vergeleken met vroeger, aanzienlijk uitgebreid en versterkt. Voortaan mocht niemand nog zonder kaperbrieven of toelating van de admiraal of zijn stadhouder oorlogsschepen uitrusten en in zee sturen. Alles wat verband hield met de oorlogsmarine, als de uitreding van zulke vaartuigen, de konvooiëring, de kaapvaart en de gemaakte « prises », kwam onder het toezicht van deze ambtenaar te staan en dit zowel in tijd van oorlog, als van vrede. De admiraal trad op als plaatsvervanger van de vorst in alle maritieme aangelegenheden en mocht op zijn beurt in gelijk welke havenstad een luitenant aanstellen of een admiraliteitsraad inrichten. Alle vergrijpen bedreven op zee in tijd van oorlog en alle geschillen betreffende de oorlogs- en handelsmarine vielen onder zijn rechterlijke bevoegdheid. Aldus verloren de stedelijke schepenbanken van de kust en de gewestelijke hoven een deel van hun vroegere competentie op dat gebied. De admiraal of zijn plaatsvervanger mocht voortaan alle genoemde zeedelicten en geschillen door een admiraliteitsraad laten beslechten. Daarbij bleef beroep op hem of op de vorst en zijn Grote Raad steeds mogelijk. De inkomsten van de admiraal bestonden uit de heffingen op de

uitgereikte vrijgeleiden, de helft van de opgelegde boeten en de tiende penning. Voortaan had de admiraal te zorgen voor de veiligheid van de kust en de uitrusting van oorlogsschepen in tijd van oorlog. Hijzelf of beter zijn luitenant kreeg het bevel over de oorlogsvloot. Zelfs de vuurbakens langsheen de kust, evenals de wacht langs de stranden, kwamen voortaan onder zijn toezicht te staan.

Van belang in dit plakkaat is wel de bekrachtiging van de reeds vroeger door de admiraal uitgeoefende bevoegdheden en prerogatieven, waaronder de beteugeling van de zeeroverij, de vaststelling van de wettigheid van de gemaakte prijzen, de aanstelling van een luitenant, daar waar het nodig was, de heffing van de tiende penning en de uitrusting van oorlogsschepen. Door de uitbreiding van zijn competentie werd de admiraal nochtans niet zozeer een waarachtige marineofficier of vloothoofd, dan wel de eerste ambtenaar inzake de oorlogs- en handelsmarine, wat hij reeds vroeger gedeeltelijk was. Met de ordonantie van 1488 begint dus werkelijk de geschiedenis van de admiraliteit en van de admiraliteitsraden van de Nederlanden.

Inséré 02/06/19 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 02/07/19

Güterströme der Welt

BOEKBESPREKING By : Frank NEYTS

Recently the German Koehler Verlagsgesellschaft released a maritime title, "Güterströme der Welt – The Global Cargo Flows", written by Eberhard Petzold and Sebastian Meissner.. Coffee from South America, oil from Saudi Arabia, electronics from China, corn from North America: ships supply us daily with goods from around the world. Every year, 45.000 merchant ships transport almost seven billion tons of goods all over the world. On their travels, the ships cross different oceans, cultures, time zones, and climates. Merchant ships are the lifeblood of globalization. Eberhard Petzold and Sebastian Meissner's spectacular photos and entertaining texts show how goods travel from overseas to Germany, giving readers an inside view of life on board container ships, tankers, and bulk carriers.

Highly recommended !

"Güterströme der Welt" (ISBN 978-3-7822-1278-6) is issued as a hardback. The book, beautifully illustrated, counts 240 pages and costs 29.95 euro . The text is in German and English. The book can be ordered via every good book shop, or directly with the publisher, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH Hamburg, Georgsplatz 1, D-20099 Hamburg. E-mail: vertrieb@koehler-books.de.

Inséré 02/06/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 02/07/19

Exmar's Tango FLNG Touches Down in Bahia Blanca, Argentina



The 16,100 cbm Tango floating liquefaction unit (FLNG) has arrived in Bahia Blanca, Argentina, following a 45-day voyage from China, Belgium-based shipping group Exmar announced.

Tango FLNG was transported from China to Argentina onboard a heavy lift vessel, after a contract signing in November 2018.

According to Exmar, the next major project milestone will involve outfitting and commissioning the unit. Departure of the first fully-loaded conventional LNG carrier is expected in the second quarter of 2019.

The unit will stay in Bahia Blanca for the next ten years, producing LNG for export for Argentine energy company YPF.

Up to eight LNG cargoes per year are set to be produced over the ten-year period, the Belgian company earlier informed.

This project will turn Argentina into an LNG exporter, Exmar said, adding that the FLNG unit is designed to operate with a liquefaction capacity of approximately 0.5 million tons of LNG per year.

According to the company, the Liberia-flagged Tango FLNG is expected to become the first FLNG unit in operation in the Americas as it starts up production in the second quarter of 2019.

Previously known as Caribbean, the 2017-built Tango FLNG measures 144 meters in length, 32 meters in width and has a draught of 5.4 meters

Inséré 04/06/19 DOSSIER Enlevé 04/07/19

Looking near and far trying to make sense of it all

In this Comment piece, we look at things both near and far in the timescale of ship operations.

Looking near term first, we now have less than 18 months before 1 st January 2020, which should be etched in everyone's minds as the date that the 0.5% low sulfur cap kicks in.

Despite the date looming, there is still a significant amount of uncertainty being expressed by the shipping industry as to the best way to go about it. Of course, it is up to individual shipowners and operators to tackle this as they see fit.

As has been written many times there are four basic methods of reaching this goal - the use of exhaust gas cleaning systems (scrubbers), low sulfur fuel oil (distillates), LNG as a fuel, or simply do nothing at all.

At last month's SMM, the situation was hotly debated at a meeting, involving IMO head Kitack Lim, ICS supremo Esben Poulsen and Frank Starke, Caterpillar CEO.

They all agreed that there would be no postponement, despite the many challenges as yet unsolved. Some of the solutions should be hammered out at this month's MEPC 73 meeting.

The ICS was due to publish technical papers on the subject as this issue went to press and has since issued a guideline on preparing for 2020.

Lim said that we cannot avoid the challenges and called for more dialogue with all the stakeholders on the questions of ship safety, fuel availability, supply problems, Port State Control issues to identify the critical issues. The challenges must be finalised by the middle of next year, he stressed.

He called for a substantial action plan to be agreed this month involving the IMO committees, NGOs and the industry itself.

He said the transition should be undertaken step by step.

Starke also confirmed that there would be no 'grandfathering' and said it would be a 'one day change' relevant to all ships. He said this should be approached on a system basis and meet the challenges, some of which will only become evident after the regulation has entered into force.

Poulsen countered that the shipping industry was being bombarded with issues, such as the Ballast Water Convention and the low sulfur edict and no doubt other things as well. "We do not know what the cost will be," he said.

He also said that the industry does not know what technical solutions will be needed referring to the 2050 deadline of zero emissions.

Starke called it a revolution not an evolution.

Long term future

Looking further ahead, on much the same theme, DNV GL looked into its crystal ball last month and came up with a report, 'Energy Transition Outlook', which attempted to give a global and regional forecast on energy needs and their sources to 2050.

In a nutshell, the report said that by 2050, the primary energy mix will be split 50:50 between fossil and non-fossil fuels and that primary energy supply will peak around 2032, owing to rapid energy efficiency gains. Oil demand will peak in the 2020s, however, new oil fields will still be required to 2040 to replace depleting reserves. For tankers, it doesn't make pleasant reading, saying that the crude oil fleet will peak at around 30% larger by 2030 and then decline by 30% to 2050. The products/ chemical tanker fleet is forecast to decline by 8% by the middle of this century.

DNV GL pointed out that transport was the largest oil consumer and the advance of vehicle electrification will speed up, hence oil demand is set to peak in the 2020s. Manufacturing comes second to transport in oil consumption, including feedstock, which will also peak in the late 2020s.

Regional patterns are changing with both Europe and the OECD countries experiencing an oil consumption reduction, which is forecast to continue. China's oil consumption will peak 2030, followed somewhat later by India.

Production will continue to be dominated by the Middle East and North Africa, with Latin American production increasing, while northeast Eurasian and North American levels will remain stable until the mid-2030s before declining.

Seaborne crude oil trades are expected to plateau around 21% higher than today within the next decade, then going down after 2027 dropping to around 6.5 trill tonne/miles in 2050, having peaked at about 11.5 trill tonne/miles towards the end of the 2020s.

To build a tanker to last until 2040, designers/owners and operators need to be thinking about the future now to be able to order the vessel by 2020 or before, thus giving it a 20-year lifespan.

Is there a fundamental redesign on the cards? Certainly in terms of increased operating efficiency to meet the new regulations, both international and national.

Rest assured, Tanker Operator will be keeping abreast of developments as they happen.

Inséré 05/06/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 05/07/19

Benefits of seawater-lubricated shaft bearings highlighted

Thordon Bearings recently published a study highlighting the commercial and environmental benefits of seawater-lubricated propeller shaft bearing arrangements.

This study indicated that shipowners can make substantial operational savings by switching from an oil lubricated shaft. The study, presented at SMM 2018, was carried out in response to the increase in oil and oil-based environmentally acceptable lubricant (EAL) lubricated stern tube bearing failures, which are placing an additional and unnecessary financial burden on shipowners.

Despite the introduction of legislation to reduce shipping’s impact on the oceans, together with shipowners’ ever-present need to reduce opex, the majority of commercial deepsea vessels continue to use a system that is increasing risk and is costly to operate, Thordon said.

“It is quite staggering that over 95% of all new commercial ships continue to be built with oil lubricated propeller shafts – a system that is not only operationally expensive but environmentally questionable,” said Craig Carter, Thordon Bearing’s director of marketing and customer service.

“Our Future, Our Ocean’ paper presents the case for water lubrication to shipowners and shipbuilders as a commercially and technically viable way of increasing profits while achieving corporate sustainability goals,” he added.



Thordon GSS shaft alignment services

The 14-page report explains that while the low capex of an oil-lubricated system is an obvious attraction, any financial advantage is completely lost once the vessel enters the water. This is due to the costs associated with purchasing lubricating oils, regular maintenance and unscheduled drydockings required to repair or replace faulty shaft seals, Thordon

claimed.

While emergency seal repairs alone can cost between \$150,000 to \$300,000, excluding drydocking costs, the paper pointed out that the constant topping up of an oil lubricated system, combined with the regularity of aft seal failure, can cost shipowners in excess of \$6.5 bill over a 25-year period.

In another move, Thordon Bearings is offering its COMPAC seawater lubricated propeller shaft bearing system with a lifetime bearing wear life guarantee, instead of the original 15-year wear life guarantee.

Performance data

This extended warranty is based on an extensive study of the performance data of the 550-plus COMPAC shaft bearings in operation on commercial vessels, dating back more than 25 years.

When the bearing operates in conjunction with Thordon's water quality package (that removes abrasives), ThorShield anticorrosion shaft coating, shaft liners and SeaThigor forward seal, bearing wear is negligible, providing optimum through life performance, the company claimed.

Thordon's Global Service & Support (GSS) division has also added propeller shaft alignment services to its global technical support portfolio.

This new service completes the company's offering, providing shipowners with a one-stop-shop maintenance, installation and commissioning solution for Thordon's entire product portfolio.

For vessels experiencing vibration problems or other alignment issues, Thordon's GSS teams can be deployed to provide onsite shaft line investigation and measurement services to determine the load on the bearings. This includes in depth modelling of the shaft line, analysis of the stresses placed on the bearings and a complete review of the bearing height using strain gauges in order to optimise load distribution.

Several representative marketing agreements have also been signed recently, including coverage in Spain and the Baltic and Caspian seas.

Inséré 06/06/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 06/07/19

IMO 2020: Ready or not?

Analysis by Jonathan Leitch and Gordon McManus, research directors for the EMEARC refining and oil products team.

New Year's Day 2020 is firmly marked in the calendar as the refining and shipping industries prepare for change. The International Maritime Organisation (IMO)'s rules, in force from 1 January 2020, will see the current maximum fuel oil sulphur limit of 3.5 weight per cent (wt%) reduced to 0.5 wt%. This is the largest reduction in the sulphur content of a transportation fuel undertaken at any one time. With less than a year to go, there are still many uncertainties as to how the change will play out. Are European refiners ready to accommodate big shifts in fuel demand? What will the new specifications mean for refining margins and fuel product prices in the medium and longer term?

Replacing high sulphur fuel oil

We anticipate 85% compliance with the IMO's regulation in 2020, rising to full compliance in 2025. Currently, bunkers use around 3.4 million barrels per day (b/d) of high sulphur fuel oil (HSFO). This is set to fall by a substantial 2.1 million b/d by 2020.

What will replace it?

Shipping companies will need to choose between:

1. Installing a scrubber to clean the emissions if they are to continue using HSFO as a fuel source;
2. Sourcing 0.5% sulphur fuel oil (VLSFO);
3. Using LNG;
4. Or switching to marine gasoil from 2020.

Each of these choices has its limitations. What are our forecasts for fuel volumes and how will this impact refineries? It's good news for most European refiners in 2020. The change in fuel specification will require increased runs that will support refinery margins across the board. Who's going to benefit the most? Everyone's a winner, but some won't win by quite as much. Global marine bunker demand by fuel for 2019 and 2020, demonstrating impact of IMO 2020 Widening product differentials mean that refiners will be assessing their crude diet very carefully come 2020.

1. Not enough low sulphur fuel to go around

Initially, we don't expect there to be enough 0.5% VLSFO to meet demand. The gap will have to be met by the more expensive option, gasoil. The increase in gasoil demand will require higher refinery runs, which should be positive for the refining industry. VLSFO is a relatively new product, and shippers could be reluctant to take the risk of buying it if they are concerned about its quality, despite its lower price. However, we assume that shippers will generally opt to buy the cheapest compliant fuel. Refiners meanwhile will aim to maximise the value of their residue streams by selling into this emerging market. By 2024, VLSFO production should increase to 1.8 million b/d, from 1.4 million b/d in 2020, as the supply chain for this new fuel matures.

2. Slow growth for LNG

At the moment, LNG port infrastructure is in its infancy. Currently, there are 100 LNG vessels in the global fleet, with a further 200 either ordered or LNG ready. As the market develops and there is further global trade in LNG, this will facilitate the development of an LNG bunker supply chain around regasification and liquefaction terminals. Container ships will be a key market for future growth. But we still expect LNG to remain a small part of the marine fuels market in the medium term. LNG will only displace 100 kb/d of liquid marine fuels in 2020, rising to 340 kb/d in 2025.

3. Fuel price gap provides strong incentive for shippers to fit scrubbers

2020 will be a good year for gasoil. Crack spreads will improve, driven by increased demand from the bunker industry. We forecast an average crack spread of \$19/ bbl versus Brent in 2020. While the crack spreads for HSFO are particularly strong now, all that is set to change as the January 2020 deadline approaches. HSFO will lose its recent strength as demand collapses, with crack spreads dropping to negative \$21/ bbl versus Brent in 2020. The wide gap between gasoil and HSFO prices provides a strong incentive for shippers to run and operate scrubbers. Around 2500 scrubbers are currently either fitted or on order, and we anticipate that 1700 ships will be fitted with scrubbers by 2020. This should rise to about 2500 by 2021 and 4500 by 2025 – approximately 7% of the global fleet. Volumes of scrubbed HSFO will increase to around 1.3 million b/d by 2025.

What will the change in fuel demand mean for European refiners?

After a challenging second half in 2018, the IMO's regulations will lessen the pain for the refining industry. Gasoil and diesel demand is set to rise by 1.3 million b/d in 2020. Refiners will need to increase runs and add capacity to accommodate the expected surge in demand,

which will have a positive impact on margins. Without the IMO's regulatory changes, the outlook would be decidedly less attractive. All refiners stand to benefit from the IMO's fuel specifications. However, some are bigger winners than others. The biggest windfall in 2020 is for deep conversion units with a distillate orientation. A refiner that produces high yields of gasoil and middle distillates and low yields of HSFO will be in the best position. Simpler refiners focused on producing gasoline and fuel oil (FCC refiners) will see the smallest margin uplift.

Although there is still a large amount of uncertainty surrounding shipping companies' choices as the IMO deadline approaches, the regulatory change provides a reason to be cheerful for the European refining industry.

Source: Wood Mackenzie

Inséré 08/06/19 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 08/07/19

Tug Use In Port – NEW Third edition 2018

First published in 1997, with a second edition in 2002, Tug Use in Port by **Capt Henk Hensen** is known as the 'tug bible' – the essential practical guide to port towage and escort operations. Since the publication of the second edition, developments in tug design and operation have continued to improve tug capabilities as well as effective and safe tug use. Sadly, there have still been a number of accidents, often with dramatic consequences. Now, Capt Hensen has revised, updated and added to this invaluable textbook, with the third edition to be published this summer by The ABR Company.

Some significant changes have been made in this third edition, including:

- o The inclusion of several new tug designs, as well as terminal tugs, environmentally friendly tugs, Japanese style tugs, and tugs that operate in icy conditions.
- o Tug assistance in ports, and ice-covered fairways, is further addressed, as is tug assistance in locks. Bow-to-bow operations are discussed in more detail.
- o Stability has been further explained, along with recommendations for tug masters with respect to stability.
- o Environmental limits for tug operations are discussed, based on the results of the SafeTug JIP (Joint Industry Project), and attention is paid to operating in fog conditions.
- o The impact of crew reduction, another important item, is addressed.
- o Information on towing winches, towing hooks, towlines, towline friction and SWLs of ship's deck equipment has all been updated, and the need to use proper heaving lines addressed.
- o New aspects of training are included – such as training for LNG tugs, LNG locations, ice and wave conditions – as well as new developments in training tools, eg specific tug simulators, small training and miniature tugs.
- o New technical developments, such as virtual and augmented reality, are discussed – along with use of simulators for human factor studies.
- o The escort chapter has been thoroughly reviewed, including the reasons for escorting and an update on various escort regulations.
- o The topic of autonomous ships is discussed, including the possible effects on tugs and tug operations.

o The important issues of risk assessment and safety management systems are newly included in this edition, along with commentary on the effects of the US Subchapter M.

Chapter headings 1 Tug design factors 2 Types of harbour tug 3 Assisting methods 4 Tug capabilities and limitations 5 Bollard pull required 6 Interaction and tug safety 7 Towing equipment 8 Training and tug simulation 9 Escort tugs 10 Tug developments 11 Balancing safety

Plus extensive references and appendices **The author Capt Henk Hensen, FNI** "This book is specifically written with the needs of maritime professionals involved in the day-to-day practice and training of ship handling with tugs in mind, particularly pilots, tug masters and training instructors. It should also be of value to towing companies, shipmasters and mates of seagoing vessels and all other persons or organisations involved, one way or another, with tugs and ship handling. It is my earnest hope that this book will contribute to an improved knowledge of tugs and lead to increasing safety in tug and ship handling operations in ports, port approaches and offshore terminals around the world."

Order Information

The large-format hardback book is illustrated with a wealth of detailed diagrams, graphics and photographs. **25% discount** will be given on all pre-orders of the book (orders taken before **1 June 2018** - discount not applicable to P&P) made online at www.tugandosv.com or by e-mail/telephone. The book will be on sale at ITS 2018, which takes place in Marseille from 25-29 June. Published by The ABR Company Limited ABR House, Prospect Place, Trowbridge, Wiltshire, BA14 8QA, UK Tel: +44 (0)1225 868821 Email: info@tugandosv.com Website: www.tugandosv.com

Inséré 08/06/19 DOSSIER Enlevé 08/07/19

Emissions control -Multiple choices ahead

With 1st January, 2020 low sulfur fuel cap fast approaching, the shipping industry is being warned to be prepared to act by the middle of next year.

No matter what road a shipowner decides to go down to meet the cap and the lower emissions target further down the line, there will be fundamental changes needed in the choice of fuel, lubes and possibly the power source itself. There is no doubt that there will be a significant cost involved, whatever the choice.

There maybe some who will just sit back and do nothing in the hope of not getting caught. However, this course of inaction will run the risk of a significant fine and possible vessel detention, which could result in a charter being cancelled.

In DNV GL's latest Maritime Forecast to 2050, published last month, the class society explained its 'Low Carbon Pathways' model, which formed the basis of the report. This model looks at the possible uptake of a wide range of energy efficiency solutions, alternative fuels and other emissions reducing technologies, based on investment decisions and forthcoming regulations.

Energy use and emissions will depend on the availability of technical solutions applicable to each segment, their emission reduction potential and rate of uptake.

Modelled levels of uptake depend on the expected payback time for each technology and fuel, the shipowners' investment levels and on regulations requiring specific technologies or specifying general levels of energy efficiency and carbon intensity, DNV GL said.

The class society listed the forecast the technology impact and fuel options on carbon and energy efficiency in tabular form, reproduced above right.

There are many different fuels being touted around as the panacea to attaining the sulfur cap and the ambitious emissions reductions the IMO has set for 2050 and beyond.

	Carbon intensity reduction (%)	Energy use reduction (%) (main engine)	(%) Aux
FUEL			
Switch to low sulfur fuel	-	-	-
HFO with scrubbers	-	3	3
LNG	20	-	-
Electricity	100%	50	50
Carbon neutral fuels	100%	-	-
ENERGY EFFICIENCY			
Hull form - newbuildings	-	12-17	-
Hydrodynamics- retrofits	-	13-20	-
Machinery improvements	-	4-8	12-23
Waste heat recovery	-	0-8	-
Hybridisation	-	3-15	-
Operational measures	-	3-11	-
Cold ironing	-	-	30-70
Renewable energy	-	0-10	0-2
Air cavity lubrication	-	3-5	-
LOGISTICS AND SPEED			
Speed reduction (5%)	-	10	5
Vessel utilisation	-	3-20	-
Increase vessel sizes	-	4-14	-
Alternative sea routes	-	0-20	-

Source: DNV GL

Of course, it very much depends on the ship type, size and its trading pattern which solution will benefit the operator most. For the tanker sector, at present there are three major solutions to choose from - distillates, LNG and fitting scrubbers, thus sticking with HFO. There are others, such as LPG, methanol, biofuels,

hydrogen, batteries, renewables assisted power and even nuclear has been suggested. However, most of the others tend to be applicable to the more specialist ships, ie LPG for LPG carriers, methanol for a methanol carrier, etc.

For example, WinGD's Robert Stiefel told Tanker Operator at SMM that LNG as a fuel was always going to be cheaper than LPG. He also said that as Volatile Organic Compounds (VOC) collected in tanks on deck was used as fuel on shuttle tankers, so the gas has potential for large crude carriers going forward, especially for those that might be fitted with dual-fuel engines, giving them the option to burn LNG or distillates.

DNV GL said that the cost associated with the machinery, as well as the projected fuel price and availability worldwide, especially for tramp ships, will be the key barriers when selecting the type of fuel to be used.

As well as looking into its crystal ball, the class society has introduced what it calls a new perspective on alternative fuels - Alternative Fuels Insight (AFI) platform.

"Alternative fuels and propulsion technologies should be on the radar of every shipowner, especially those in the market for a newbuilding in the near future," said Knut Ørbeck-Nilssen, DNV GL – Maritime CEO. "The AFI platform has been developed to provide a clear picture not only of the fuels and the surrounding infrastructure, but to build links between suppliers and owners and charterers. The knowledge collected on the platform is expanding into a 360-deg view of the sector, allowing all stakeholders to make informed decisions."

The AFI platform builds on DNV GL's LNGi portal, which it has now replaced. It has an expanded focus that covers LNG, LPG and methanol, as well as emission reducing technologies, such as scrubbers and batteries.

The platform consolidates detailed technical information on these fuels and technologies, including their bunkering infrastructure, and examines their capabilities and limitations, as well as giving practical insights into their implementation and operation, the class society claimed.

With much of the information free to access, the AFI platform is aimed at owners and operators who need to research and keep up to date with this rapidly moving sector. In addition, through the Fuel Finder tool, shipowners and charterers can submit requests for bunkering, specifying fuel type, location, volume and from which date they would like to bunker.

DNV GL will validate these requests and then makes them available to suppliers.

"The Fuel Finder tool makes it easy for owners and charterers to see how their decision to move to an alternative fuel could work out in practice," said Martin Wold, head of the AFI platform at DNV GL – Maritime. "With one request, they can see how the operational profile of their projects match the capability of multiple suppliers. We have also been working with several leading suppliers and equipment makers who have signed on as supporters of the portal and we have opened the portal to user contributions, so that we continually expand the platform by adding bunkering and infrastructure projects."

With interactive maps and data visualisations, it is claimed to be easy for users to see where infrastructure already exists or will shortly be developed, alongside the growing alternative fuelled fleet. The new tools also let users dig deeper into the data to analyse trends and screen the feasibility of their alternative fuel projects based on CAPEX, OPEX and fuel prices.

The AFI platform was developed in collaboration with Shell, Wärtsilä, Caterpillar, SEA\LNG, Skangas, WinGD and Yara Marine. We have recently seen an upturn in the number of scrubbers specified for tankers, mainly newbuilding crude carriers.

However, the analysts claim that only around 2,500-3,000 vessels of all types will be fitted with exhaust gas cleaning systems out of 50,000 plus ships.

Some tankers are being prepared for dual-fuel operations and are being designed to be 'LNG ready' or are being fitted with dual-fuel engines. To be able to access LNG as a fuel, operators are being advised to lock into supply deals now well ahead of the implementation of the low sulfur cap, which the IMO is adamant won't be postponed or 'grandfathered'.

Turning to renewables and in particular wind, there have been several vessels retrofitted with sail technology down the years with limited success. It was generally thought that this type of technology was not applicable to tankers, however, those clever people at Maersk Tankers could prove us sceptics wrong.

At the end of August, Maersk Tankers announced that two 30 m tall Norsepower Rotor Sails were installed on board the LR2 'Maersk Pelican'.

Norsepower, together with project partners Maersk Tankers, Energy Technologies Institute (ETI) and Shell Shipping & Maritime are involved in the trials.

These Rotor Sails are large, cylindrical mechanical sails that spin to create a pressure differential - called the Magnus effect - that propels the vessel forward. They will provide auxiliary wind propulsion to the vessel, optimising fuel efficiency by reducing fuel consumption and associated emissions by an expected 7-10% on typical global shipping routes.



The Rotor Sails are the world's largest at 30 m tall by five metres in diameter and were installed on the product tanker while she was berthed in Rotterdam.

"This project is breaking ground in the product tanker industry. While the industry has gone through decades of technological development, the use of wind

propulsion technology on board a product tanker vessel could take us to a new playing field. This new technology has the potential to help the industry be more cost-competitive, as it move cargoes around the world for customers and to reduce the environmental impact," said Tommy Thomassen, Maersk Tankers CTO at the time of the announcement. The sails were rigorously land tested, including thorough testing of various mechanical and performance criteria, and they are the first Rotor Sails to be class approved for use on a product tanker.

Extensive measurement and evaluation of their effectiveness will now take place to test the long-term financial and technical viability of the technology. Independent experts from Lloyd's Register's (LR's) Ship Performance team will acquire and analyse the performance data during the test phase to ensure an impartial assessment before technical and operational insights, as well as performance studies, are published.

Tuomas Riski, Norsepower CEO, added: "We have great ambitions for our technology and its role in de-carbonising the shipping industry. The installation of our largest ever Rotor Sails in partnership with these industry leading organisations shows that there is an appetite to apply new technologies.

"With this installation on the 'Maersk Pelican', there are now three vessels in daily commercial operation using Norsepower's Rotor Sails. Each of these cases represents a very different vessel type and operational profile, demonstrating the widespread opportunity to harness the wind through Flettner rotors across the maritime industry."

Dr Grahaeme Henderson, Shell Shipping & Maritime vice president, concluded: "The shipping industry faces a major challenge in how it can economically ship the increasing amounts of goods and energy the world demands, whilst lowering its environmental impact. We see significant advantages in embracing, testing and driving innovative technologies that we believe show real promise in helping the shipping industry meet this challenge."

LA COHABITATION DES PERSONNELS NAVIGANTS SOUS HENRI VII TUDOR (1485-1509)

par J.-F. Just-R-Galloway

Dualité ou symbiose des commandements ?

Confrontés au danger, les équipages de Henri VII devaient y faire face et parvenir - peut-être - un bref moment à cette idyllique symbiose envisagée par le capitaine A. Hayet à l'époque des long-courriers. Sous Henri VII la démultiplication des tâches est de rigueur et les hommes relèvent de trois catégories peu interchangeable : celles des marins, des canonniers et des soldats (ou des archers) à bord. Pendant les opérations militaires de 1492 et de 1497 contre la France et l'Écosse, la proportion des soldats était de cinq hommes d'armes pour trois marins mais le roi étant plutôt porté vers la paix les équipages n'excédaient jamais la norme. Lorsque le Sovereign, l'un des deux vaisseaux-amiraux, fut amené de la Tamise à Portsmouth en 1496 nous avons calculé que dix-neuf officiers, cent quarante-six matelots et deux mousses assurèrent la manœuvre d'un navire qui déplaçait quatre cent cinquante tonneaux soit un total de cent soixante-sept hommes. Sous Henri VIII, la situation deviendra critique lorsqu'on surchargera les navires au point que les sept cents hommes placés à bord du Mary Rose (qui jaugeait sept cents tonneaux et qui n'aurait pas dû dépasser les quatre cent quinze membres du personnel prévus à bord constitueront l'un des facteurs de la catastrophe de 1545 face à la flotte de François I^{er}. On attribua le naufrage, aussi, au fait que les sabords de batterie n'avaient pas été verrouillés - chose que les plongeurs chargés de la récupération de l'épave dans les eaux de la Solent eurent tôt fait de prouver. Mais une troisième explication ne doit pas être exclue : les militaires placés en surnombre sur le Mary Rose ne voulaient pas obéir aux ordres de l'Amiral, et lorsqu'ils se précipitèrent à tribord pour apercevoir la flotte française, cette énorme masse insoumise causa sa propre perte lorsque le navire vira de bord, selon les termes de sir Peter Carew .

Ce refus, de la part des soldats, de reconnaître l'autorité de l'Amiral, de même que les marins auraient regimé devant les ordres d'un officier de l'armée de Terre, provient sans doute du fait que les Rôles d'Oléron ne reconnaissaient que deux grands personnages à bord : le navigateur et le maître ; or, un doute subsiste quant aux fonctions de ce dernier puisque selon la conjoncture c'est un officier de terre ou de mer.

Cette dualité donnait lieu à des frictions depuis l'époque supposée des Rôles d'Oléron, aux environs du XII^e siècle et cette ambiguïté n'est pas résolue sous Henri VII : elle resurgira sous la forme de titres équivoques comme celui accordé le 4 mars 1487 à Thomas Brandon désigné comme : "Amiral de l'Armée du Roi" ou celui, donné en février 1488, à sir Charles Somerset promu "Amiral de l'Armée du Roi en mer".

Pendant le peu d'expéditions guerrières et durant les nombreuses missions de convoi en direction de Calais et du Levant, priorité fut donnée aux militaires mais une division nette s'opérait au niveau des occupations des hommes : les marins se chargeaient uniquement de diriger le navire, les soldats s'affairaient à charger leurs canons, les archers préparaient leurs arcs et se disposaient à combattre. Or, lorsque des expéditions commenceront à être mises au point pour explorer l'Atlantique Nord grâce entre autres à la famille Cabot - de même que durant toutes les sorties des pêcheurs en haute mer - le maître après Dieu sera le capitaine d'un équipage civil.

En ce qui concerne ces deux types d'opération que nous venons d'évoquer - l'exploration et la pêche - la norme pour les équipages était d'un homme pour quatre tonneaux, sauf sur les navires d'un tonnage inférieur à soixante tonneaux où il aurait été supérieur. W.L. Clowes parviendra à calculer qu'un navire de deux cent-quarante tonneaux aurait transporté soixante hommes sous Henri VII ; un vaisseau de deux cents tonneaux en - aurait accueilli cinquante et un navire de soixante tonneaux vingt et un - ces derniers chiffres correspondant assez bien à ce qu'il est permis d'inférer du peu de sources premières retraçant les efforts de J. Cabot.

Le patron ou capitaine de la marine marchande.

Les tenants de grades ou d'emplois inférieurs à ceux d'Amiral ou de Général en Mer pouvaient être confrontés aux mêmes difficultés que leurs supérieurs hiérarchiques. S'il appartenait au patron de recruter des hommes, de veiller au matériel et de négocier des nolis, de calculer la route en mer ainsi que les caps, de tenir les comptes s'il n'y avait pas d'écrivain ou d'intendant à bord pour assurer la gestion du navire et des biens transportés, dès que la troupe embarquait, le capitaine militaire devenait le supérieur de patron car il était directement responsable auprès du roi, ne serait-ce que durant les missions de convoi. Il était chargé de la discipline pour tous depuis qu'Édouard III avait institué J. Pavely, prieur, "capitaine et chef de la dite armée ainsi que de tous les hommes qui y servent ; il lui accorde pleins pouvoirs pour réquisitionner et diriger l'ensemble des navires employés par toute la susdite armée, pour surveiller leurs munitions et tous les hommes recrutés afin de servir, qu'ils soient marins ou autres"

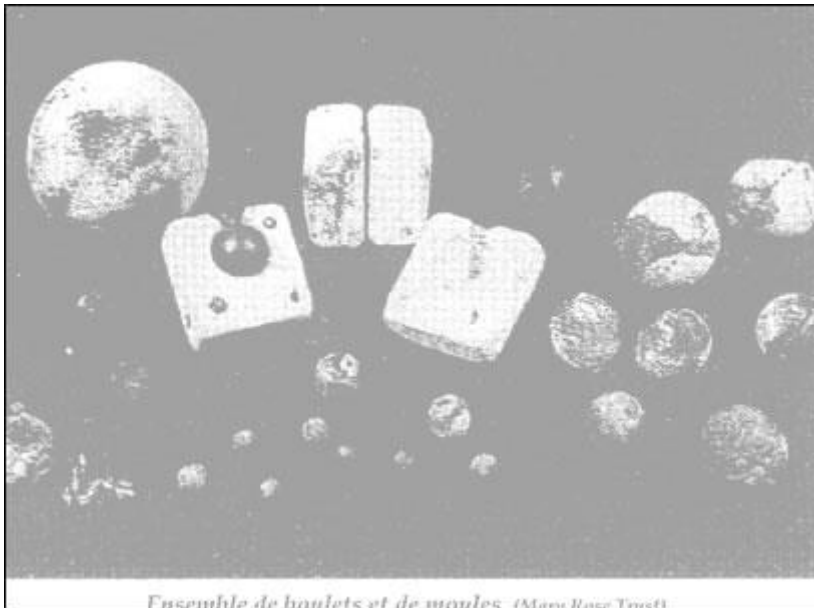
Seulement une communion d'intérêt, la survie, et beaucoup de diplomatie, éviteraient les conflits entre les hommes énergiques...

Le lieutenant, le "master's mate" ou le second.

Le second du capitaine officiait sur un navire de guerre après y avoir été nommé sur la recommandation du capitaine afin de devenir son alter ego. Sir William Monson, à l'origine de la rédaction des premiers règlements de la Royal Navy, écrit : "Il est du ressort du capitaine de choisir son lieutenant" Visant à remplacer le capitaine dans toutes ses attributions, cet office fait l'objet de convoitises, de sollicitations diverses, voire de jalousies mortelles qui pousseront, un jour, Iago à se venger de Cassio qui lui avait été préféré pour le poste de lieutenant dans Othello car il était réputé "pour son talent de mathématicien".

Ce "master's mate" existe bel et bien à bord des divers types de vaisseaux sous Henri VII mais son grade n'a pas encore atteint la permanence de statut que lord C. Howard réclamera et obtiendra pour lui. Le 26 août 1588, il écrivait au secrétaire d'État d'Élisabeth Ier William Cecil, depuis l'Ark Royal dans la rade de Douvres, une lettre qui établissait définitivement le titre de "master's mate" qui risquait de mourir car on n'en voyait plus l'utilité dans la Navy : "Je ne cherche pas à faire disparaître cet office et c'est pourquoi il faut m'appuyer, à l'avenir. Monseigneur, vous n'avez qu'à voir ce qu'ont réalisé ces officiers grâce à sir Francis Drake, alors qu'ils ne disposaient que de quatre vaisseaux appartenant à Sa Majesté"

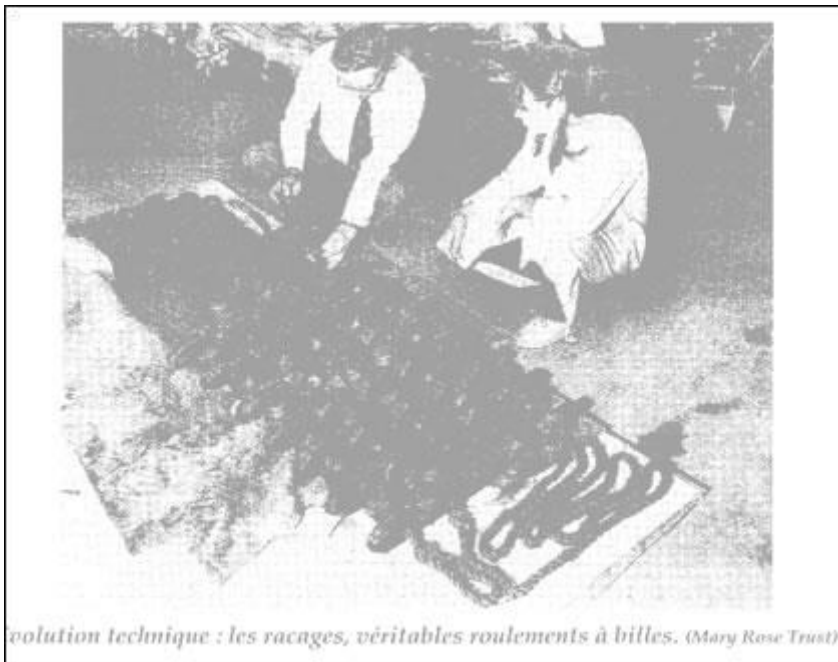
Le canonnier



Ensemble de boulets et de munes. (Mary Rose Trust)

Il doit faire preuve de nombreuses qualités, savoir observer les mouvements de la houle afin de diriger son tir sur l'ennemi mais, en plus de connaître le maniement des lourdes pièces d'artillerie, il doit être capable de fabriquer les munitions à bord, avec l'aide de ses adjoints. Les artilleurs utilisent pour ce faire des moules formés de deux moitiés de cube en grès, arrimées solidement et nanties d'un orifice pour

laisser couler le plomb à l'intérieur. L'art n'est pas exclu des occupations des canoniers car, non contents de manier les lanternes à poudre, les écouvillons et les jauges à boulets, ils ont des boute-feux qui sont sculptés avec un talent qui n'a rien à envier aux artistes du scrimshaw des siècles à venir ; les motifs les plus récurrents sont des dragons, des crocodiles ou des mains jointes. Ils sont en nombre si impressionnant que l'on doit en inférer que les boute-feux sont une possession courante et fort personnelle qui - si elle sert à tenir la mèche lors de la mise à feu d'un canon - vise à conjurer rituellement le danger de la poudre.



Evolution technique : les racages, véritables roulements à billes. (Mary Rose Trust)

Le maître d'équipage

Sir W. Monson considère que cet officier est harcelé de responsabilités en tout genre. Il veille au respect de la discipline et donne des ordres aux marins en leurs diverses spécialités. Il a également la charge de veiller en mer sur les voiles, le gréement, les ancres, les cordages et les chaloupes qui sont confiés au soin des marins avec lesquels il communique "à coup de

sifflet". Le "boatswain" de Henri VII tenait le rôle de maître de manœuvre : "important personnage à bord, praticien d'élite, trait d'union entre l'état-major et les matelots"

A. Hayet écrivait, dans Us et coutumes à bord des long-courriers, que le maître d'équipage était respecté pour son savoir et sa musculature ; selon l'ancienne définition des Dialogues de Boteler : "il convient qu'il soit vif, costaud et fidèle"

Si des coups de sifflet trouvaient un écho musical, c'était souvent dans les efforts du trompette chargé d'accueillir à bord des personnages importants comme l'Amiral, le roi ou un général.

Le pilote

"Je ne suis nullement pilote, pourtant si tu étais aussi distante que cette vaste rive que baigne la mer la plus lointaine, je me mettrais en route pour quérir semblable marchandise".

Roméo n'a pas les aptitudes d'un bon pilote qui lui auraient permis de venir à bout des écueils qui le tiendront à jamais loin de Juliette et il se rend compte de cette faiblesse.

Le terme de "pilote" apparaît officiellement vers 1369 et M. Mollat explique qu'il en existe deux catégories : le "petit laman" qui se charge de guider les navires vers les ports et les havres et le "grand laman" qui ne quittera pas l'équipage pendant tout le temps que durera sa traversée parmi les bancs les plus dangereux. Pourtant, si ce dernier connaît l'emplacement des rochers, sa connaissance reste limitée à certains lieux bien précis, chose qui aboutira à ce que, lors de leurs voyages en Atlantique, les Cabot et leurs épigones feront souvent appel à leur empirisme dans le domaine de l'orientation.

Le "Keeper of the Porte"

Le rôle dévolu à William Beton, "Keeper of the Porte" est difficile à cerner. chargé de la discipline plutôt que du gardiennage du port, son travail se rapprocherait de celui du prévôt d'armes, voire du caporal tel qu'il se définit sous la plume de sir W. Monson : "il doit veiller à ce que les soldats et les marins tiennent leurs armes en bon état (...) leur en enseigner le maniement et les faire s'exercer chaque jour où il fait beau, avec parfois des boulets et parfois des simulacres de tir".

Le titre de "Keeper of the forte" tombera en désuétude en Angleterre car nous n'en avons relevé aucunement l'usage durant les règnes postérieurs à celui d'Henri VII. Par contre, il subsistera dans l'Ordre des Chevaliers de Malte.

L'aumônier

Il est rarement fait mention de prêtres à bord des navires de Henri VII mais la sollicitude pour les défunts autorisait le capitaine à prononcer l'office mortuaire ; d'autre part, la présence de livres du culte à bord des premiers navires henriciens ne doit pas être exclue car, bien après la rupture avec Rome, les officiers de Henri VIII conservaient sur eux des missels remontant de par leur contenu à la génération précédente.

Le capitaine, personnage éminemment adaptable, accomplissait certainement, aussi, au XV^e siècle, le travail de l'écrivain de bord puisqu'il n'est pas fait référence à ce dernier dans le calcul des salaires des personnels réunis dans l'Augmentation Office Book 316 et le Chapter House Book VII, alors que l'Escritor sera systématiquement embarqué à bord des navires-amiraux espagnols afin de tout voir et de tout noter à la façon d'un reporter - chose que les capitaines de Henri VII n'avaient pas l'habitude de faire dans le détail .

Un gardien de la santé

Avant que la présence des chirurgiens-barbiers ne se généralise à bord des vaisseaux anglais, l'importance du cuisinier est primordiale pour le moral et l'énergie des hommes, c'est pourquoi le "coq" recevait un salaire quasiment égal à celui d'un canonier (voir tableau n° 1 ci-dessous), indépendamment de la qualité de l'alimentation fournie aux équipages qui, pour l'heure, étaient protégés des carences liées à l'avitaminose car les voyages les plus longs n'excédaient pas six semaines sous Henri VII.

1. CALCUL DES SOLDES LES PLUS IMPORTANTES

Le charpentier de marine

Qualité	Salaire hebdomadaire
Capitaine	3 s. 4 d
Maître d'équipage	1 s. 8 d à 2 s
Intendant	1 s. 8 d à 2 s
Canonier	1 s. 3 d
Maître de timonerie	1 s. 4 d à 1 s. 6 d
Cuisinier	1 s. 6 d à 1 s. 8 d

Il devait être capable d'exécuter en haute mer les réparations des charpentages ou de la tonnellerie défectueux. Il est clair, d'après les comptes tenus pour l'entretien du Regent, second

vaisseau-amiral d'Henri VII, que le charpentier assure également le travail du calfat qui veille à garantir l'étanchéité des coutures. Considéré comme un personnage-clé dans la hiérarchie des travailleurs de la mer nous trouvons inlassablement le même avis dans l'Augmentation Office Book 316 : "Encore un règlement des charpentiers-calfats" visant à récompenser des services ou à fournir des nouveaux matériaux.

Les matelots et les mouses

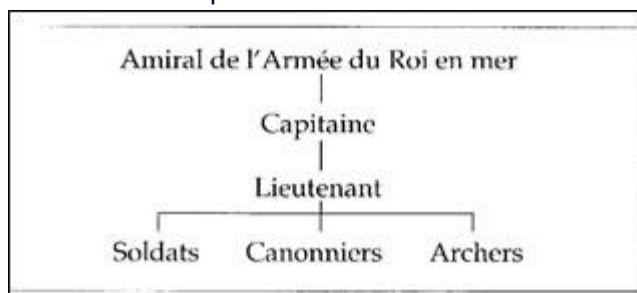
Les matelots représentent la majorité des équipages de la flotte et se placent avec les mouses tout en bas de la hiérarchie verticale qui dépend du capitaine de la marine marchande ou du patron chargé d'un convoi, d'un affrètement ou d'une découverte territoriale (voir tableau n° 2, partie B). Leur travail ne consistait pas vraiment à défendre le navire mais à le manœuvrer. A une époque où, déjà, les voyages en mer s'échelonnent tout le long de l'année (sans attendre la belle saison, afin de rentabiliser les expéditions) le courage des matelots ne saurait être mis en doute durant cette aventureuse fin du XVe siècle. Sir W. Monson reconnaît leurs qualités, à l'heure où la sécurité du cabotage n'est plus de mise : "La race des matelots est dans l'ensemble hardie et intrépide, prête à l'aventure et à tout risquer, en bien comme en mal".

Ils tirent souvent leur force de leur obstination et ne respectent pas un supérieur s'ils s'aperçoivent qu'il "ignore des arcanes de la discipline en mer".

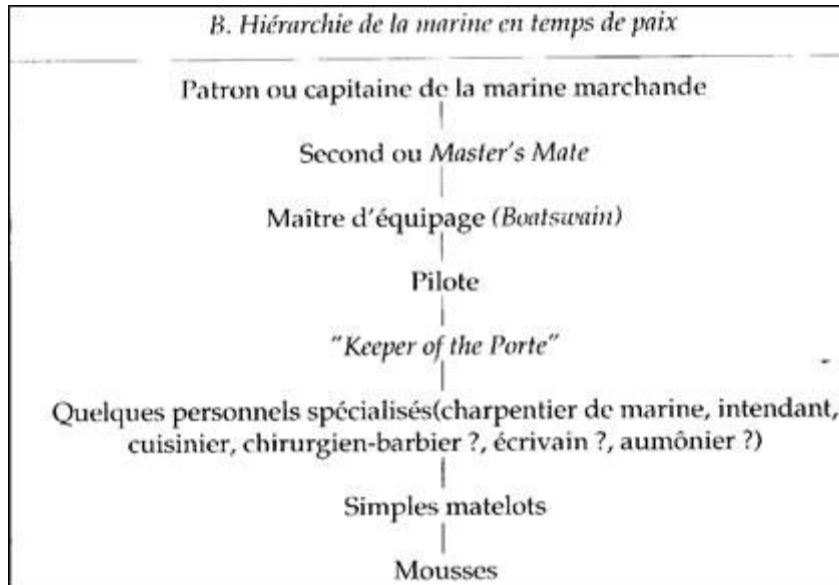
Même si sir W. Monson écrit au début du XVIIe siècle, son témoignage sur la vie des marins reste valable pour la marine de Henri VII, les traits fondamentaux de caractère n'ayant pas encore évolué considérablement. Ce qu'il omet de mentionner, c'est qu'avec l'évolution technique qui touche autant les racages que les voiles le matelot acquiert une spécialisation plus pointue.

2. ORGANIGRAMME DES PERSONNELS NAVIGANTS

A. Schéma simplifié de la hiérarchie de l'armée en mer en temps de guerre



B. Hiérarchie de la marine en temps de paix



Lorsque le navire est à quai, le marin n'est plus l'unique homme à tout faire : si les débardeurs se chargent de transporter les balles et les tonneaux parfois en sa compagnie, c'est au matelot que revient la charge de veiller à ce que l'arrimage soit bien réalisé, en s'aidant au besoin de faux planchers de façon à ce que la cargaison ne se détériore pas.

Obligation est faite aux marins tudor d'assister aux prières lues le matin et le soir par le capitaine qui ne disposerait pas d'un aumônier. "Car aucune action ni aucune entreprise ne peut réussir, à terre ou en mer sans la faveur et l'assistance du Dieu Tout-Puissant" .

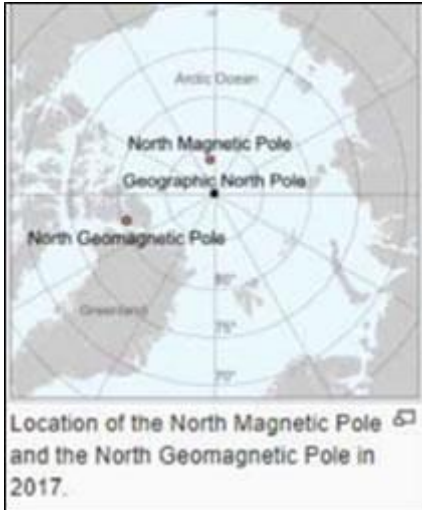
Peut-être espérait-on qu'ils modéreraient leur propension à s'adonner à la boisson - espoir vain car Shakespeare, plus tard, retrouvera Trinculo, Stephano et Caliban fort éméchés dans *La Tempête* !

Les mousses figurent parmi les relevés du personnel à bord du *Sovereign* qui en dénombrent deux en 1496. Ils répondent à l'appellation de "Page" Pendant les trente-deux jours que durera leur voyage, les mousses du *Sovereign* apprendront les rudiments de leur métier sans jamais toucher une arme. La tradition shakespearienne a voulu qu'ils portassent des uniformes qui permettraient au public de reconnaître leur "qualité sociale" plus aisément. Lorsque le prince Arthur revêt un costume de mousse afin de s'échapper, dans *Le Roi Jean*, et qu'il murmure : "Ce déguisement de mousse me dissimule parfaitement".

W. Shakespeare commet l'un de ses divers anachronismes car, mis à part le port du justaucorps qui est la mode sous les principaux Tudor, il n'y a pas d'uniforme à bord des bateaux anglais au XVe siècle.

D'autres préjugés doivent disparaître, par ailleurs : le monde des marins du temps jadis était plus raffiné qu'on ne le suppose maintenant puisque des jeux de trictrac, des dominos et des instruments de musique comme des violons et des tambourins — qui étaient à la mode sous Henri VII — furent remontés du fond du Solent, face à Portsmouth, lors du sauvetage du *Mary Rose*. Ils durent jadis servir à meubler les loisirs des officiers comme des mousses lorsque l'harmonie parvenait à régner à bord entre les diverses castes de cette première marine henricienne fort polyvalente. Cette dernière était donc dotée d'une hiérarchie nettement verticale mais aussi bifide — tant que perdurèrent les stratégies moyenâgeuses d'une défense assurée par le truchement d'armées en mer embarquées - besoin étant — sur des navires à vocation commerciale.

The Earth's north magnetic pole



The Earth's north magnetic pole is shifting so rapidly that steps are being taken to ensure it doesn't impact navigation in the Arctic. Compass needles point towards the north magnetic pole, a point that has moved from Canada to the middle of the Arctic Ocean over the last century. It is currently moving towards Siberia at about 50 kilometers (30 miles) a year. The World Magnetic Model predicts the Earth's geomagnetic field for the next five years, and it is normally produced every five years. Scientists have now recognized that the 2015 World Magnetic Model needs updating earlier than planned, but the update has been postponed from January 15 to January 30 due to the ongoing U.S. government shutdown. Since late 2014, the core field has varied in a currently unpredictable manner. This led to the World

Magnetic Model becoming less accurate, particularly at high northern latitudes, much faster than normal. The variations have been attributed to an abrupt unpredictable change in 2014/2015 and an acceleration of flow in the core in the northern hemisphere. The Model is produced by the British Geological Survey and NOAA, on behalf of the U.K. Defence Geographic Centre and the U.S. National Geospatial-Intelligence Agency. It is a model of the primary component of the geomagnetic field: the Earth's core. The core field is generated by dynamic action in the swirling iron-rich fluid of the outer core, roughly 3,500 kilometers below the Earth's surface. The ever-changing flow of the outer core leads to an ever-changing magnetic field. "The magnetic poles drift, the field strengthens and weakens, and the immense magnetic field of the Sun, carried by the solar wind, constantly batters at it from the outside," says British Geological Survey blogger, Will Brown. "The World Magnetic Model is the standard magnetic model used for navigation by organizations such as NATO, the Ministry of Defence, and the U.S.' Department of Defense, and also by smartphone operating systems such as Android and iOS. When you open your smartphone's map app, you may see an arrow pointing which way you're facing, and there's something quite clever going on underneath. Your phone contains a magnetometer that is measuring the Earth's magnetic field. In order to make sense of this information a reference model like the World Magnetic Model is needed to correct the measurements of magnetic north made by your phone to True North." The next scheduled update to the World Magnetic Model is expected in December 2019.

Source : MAREX

Les réfugiés en mer : droit des réfugiés ou droit de la mer ? (I)

Colloque Angers, Faculté de Droit, 30 avril 2018

Patrick

CHAUMETTE

Professeur, CDMO, université de Nantes

Le lundi 30 avril, à 14H, s'ouvrait à Angers, le concours de procès simulé en Droit International Charles Rousseau, organisé par nos collègues les professeures Bérangère TAXIL, spécialiste du droit des réfugiés notamment, et Alina MIRON, spécialiste du droit de la mer notamment. Il s'agit du 15 colloque annuel en ouverture du Concours Charles Rousseau, organisé par le Réseau Francophone de Droit Internationale (RFDI - <http://www.rfdi.net/>). Les thématiques choisies pour le colloque visent à fixer le cadre juridique du secours des réfugiés en mer, ce qui n'exclut pas d'en souligner les lacunes. La participation du TIDM au développement progressif du droit de la mer, et ce, en dépit des limites à sa compétence, fait partie intégrante de la réflexion sur les possibilités de protection des droits des réfugiés en mer.

Les thématiques proposées lors de ce colloque sont en lien direct avec les questions soulevées par le cas pratique sur lequel les étudiants se penchent depuis le mois septembre 2017. L'affaire, qui s'intitule Certaines questions liées à l'interception du navire Palala en mer du Lambertin (Tamalu et Saumuré c. Takaramé), est portée devant le Tribunal International du Droit de la Mer (TIDM). Cette juridiction créée par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) reste mal connue. Compte-tenu de l'enrichissement constant du corpus du droit de la mer et de l'enracinement du règlement juridictionnel sous l'égide de la CNUDM, il était temps que les participants aient de nouveau l'occasion de réfléchir à ces développements. Le cas pratique incite par ailleurs les étudiants à explorer les terrains mouvants de la *lex ferenda*, puisque la problématique centrale porte sur le devoir de secours en mer, en cas de péril pour une embarcation transportant des réfugiés. Le droit matériel n'étant pas certain et la compétence juridictionnelle n'étant pas acquise, les étudiants sont appelés à faire un usage imaginaire, mais rigoureux, des solutions esquissées dans la jurisprudence existante. Le concours de plaidoiries regroupait 22 équipes venues d'Aix-Marseille université, du collège universitaire français de Moscou, de l'Institut universitaire d'Abidjan, de l'université catholique de Louvain, de l'université protestante du Congo, de l'université fédérale de Minas Gerais, de l'université Laval à Québec, de l'université d'Ottawa (section de common law), de l'université Libre de Bruxelles, de Vrije Universiteit Brussel, des universités de Potsdam, du Maine (Le Mans), d'Angers, de Bretagne Occidentale, de Bucarest, de Cergy-Pontoise, de Lille 2, de Paris 2 Panthéon-Assas, de Poitiers, de Sherbrooke (Québec), de Strasbourg, de Toulouse 1 Capitole.

A la suite de l'allocation de bienvenue et de l'introduction générale d'Alina MIRON et de Bérangère TAXIL, Stéphane BROCH, officier marine marchande, responsable du bureau de Nantes de l'association SOS Méditerranée de Nantes, embarqué sur le navire Aquarius, a présenté son témoignage, ses expériences.

L'obligation de secours en mer.

Kiara NERI, maîtresse de conférences à l'université Jean Moulin Lyon III, a introduit l'obligation de secours en mer dans son cadre juridique international. Les populations

littorales se sont fréquemment enrichies des débris et marchandises revus à la côte à la suite d'un naufrage. Les naufragés étaient victimes d'une punition divine, souvent dépouillés et achevés. Une Ordonnance de Louis IX de 1221 assure une protection royale aux naufragés. Les lois de Westcapelle ont inspiré les règles de Wisby ; les Rôles d'Oléron prévoient des sanctions contre les assassins de naufragés. La bulle papale d'Alexandre III au XII^{ème} siècle, In Coena Domini, puis celle de Pie V imposent de secourir les naufragés, sous peine d'excommunication.

L'ordonnance royale de la marine de 1681 a essayé de refréner l'ardeur des naufrageurs en accentuant la répression par la peine de mort et par son article 11 impose une obligation de sauvetage. Le décret du 21 août 1790 impose un devoir d'assistance aux navires de guerre. La convention internationale de 1910 et la loi du 29 avril 1916 ont clairement affirmé l'assistance aux personnes, comme le Merchant Shipping Act de 1949 (art. 22). De nos jours, l'obligation de secours en mer est prévue par la Convention SOLAS de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), la Convention SAR Search and Rescue de Hambourg de 1979, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM, art. 98).

La Convention SAR de 1979 imposait des obligations considérables aux Parties, comme la mise en place des installations à terre requises, et n'a donc pas été ratifiée par autant de pays que d'autres traités. Tout aussi important était le fait que nombre d'États côtiers du monde n'avaient pas accepté la Convention et les obligations qu'elle imposait. Il a été généralement convenu que le petit nombre d'adhésions et la lenteur de sa mise en œuvre étaient dus à des problèmes relevant de la Convention SAR elle-même, et que la meilleure façon d'y remédier consistait à la modifier. Une Annexe révisée de la Convention SAR, adoptée en mai 1998, est entrée en vigueur en janvier 2000. L'Annexe technique révisée de la Convention SAR apporte des précisions sur les responsabilités des gouvernements et insiste davantage sur l'aspect régional et la coordination entre les opérations SAR maritimes et les opérations SAR aéronautiques. La Convention SAR a été amendée en 2004, comprenant diverses adjonctions, au chapitre 2 (Organisation et coordination), d'un nouveau paragraphe relatif à la définition des personnes en détresse, au chapitre 3 (Coopération entre États), de nouveaux paragraphes relatifs à l'assistance à prêter au capitaine pour débarquer en lieu sûr les personnes secourues en mer; et au chapitre 4 (Procédures de mise en œuvre), d'un nouveau paragraphe relatif aux centres de coordination de sauvetage entreprenant le processus d'identification des lieux les plus appropriés pour débarquer les personnes trouvées en détresse en mer. Parallèlement à la révision de la Convention SAR, l'OMI et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont conjointement élaboré et publié le Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (Manuel IAMSAR), en trois volumes, portant sur l'organisation et la gestion, la coordination des missions et les moyens mobiles, respectivement.

Ces amendements sont consécutifs à l'errance du ferry norvégien Tampa, en août 2001, refusé par l'Australie, avec 438 personnes en détresse à bord ; le 4 septembre 2001, les passagers ont été transbordés d'autorité par l'armée australienne, à destination de la Papouasie, sur l'île de Nauru. Malte n'a pas ratifié ces amendements de 2004 et est le seul État dans cette situation sur les 111 États parties à la convention SAR. Le paragraphe 3.1.9 lui aurait imposé de débarquer sur son territoire les personnes secourues dans sa zone SAR, qui est assez vaste ; Malte ne souhaite pas assurer l'accueil approprié des migrants et le traitement des demandes d'asile des réfugiés. La Libye n'avait pas jusque là établi ni sa zone SAR, ni son centre de coordination des secours (MRCC). L'Etat du pavillon a des obligations, qu'il impose également au capitaine des navires battant son pavillon. L'Etat côtier, doté d'une zone SAR, zone maritime de recherche et de sauvetage (SRR, doit se doter d'un centre de coordination des secours (MRCC). Il convient de s'interroger sur la

notion de personne en mer en péril ou en détresse. Ces personnes sauvées doivent être débarquées dans un lieu sûr, dans un délai raisonnable⁵. L'article L. 5262-6 du code des Transports reprend l'obligation du capitaine de navire. L'article 223-6 du code pénal incrimine la non-assistance à personne en danger. Il n'existe pas d'obligation de débarquement dans un lieu sûr du territoire de l'État de la zone SAR.

Il faut croiser le droit international et national du sauvetage en mer avec le droit international des réfugiés, le droit international des Droits de l'Homme, le principe du non-refoulement. Il convient de ne pas confondre zone SAR et eaux territoriales de l'État côtier, ce que semblent faire les nouveaux garde-côtes, garde-frontières libyens. Le droit d'être secouru en mer est susceptible d'engager la responsabilité des États.

L'obligation de non-refoulement.

Marie-Laure BASILIEN-GAINCHE, professeure à l'université Jean Moulin-Lyon III, traite de L'obligation de non-refoulement en mer. La sécurité des migrants est fondée sur le droit à la vie notamment, qui constitue une obligation absolue. Le Comité des Droits de l'Homme des Nations Unies considère que "les États parties sont tenus de respecter et garantir à tous les individus se trouvant sur leur territoire et à tous ceux relevant de leur compétence les droits énoncés dans le Pacte", ce qui "signifie qu'un État partie doit respecter et garantir à quiconque se trouve sous son pouvoir ou son contrôle effectif les droits reconnus dans le Pacte même s'il ne se trouve pas sur son territoire". La Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (CEDH) ne reconnaît pas explicitement le devoir des États de porter secours aux personnes en détresse en mer. Mais, en affirmant en son article 2 × 1 que "Le droit de toute personne à la vie est protégé par la loi", elle consacre explicitement le droit à la vie. La Convention de Genève du 28 juillet 1951, complétée en 1967 par le Protocole relatif au statut des réfugiés, constitue le document-clé dans la définition du réfugié, ses droits et les obligations légales des États. Elle prévoit notamment un droit au recours à caractère suspensif. La reconnaissance internationale du droit d'asile conduit logiquement vers un examen individuel de la situation particulière de chaque réfugié, mais elle comporte des exceptions et des incertitudes. La Charte des Droits Fondamentaux de l'Union Européenne (CFDUE) consacre directement et explicitement le droit d'asile : son article 18 dispose que « le droit d'asile est garanti dans le respect des règles de la Convention de Genève du 28 juillet 1951 et du protocole du 31 janvier 1967 relatif au statut des réfugiés et conformément au traité instituant la Communauté européenne ».

Les États doivent mener des opérations de recherche et de sauvetage, en vertu de leur devoir de prêter assistance à tout navire ou à toute personne en détresse en mer, que pose le paragraphe 2.1.1 du chapitre 2 de la Convention SAR, et que rappelle l'article 9 du règlement 656/2014 du Parlement européen du Conseil du 15 mai 2014, établissant des règles pour la surveillance des frontières maritimes cadre de la coordonnée par Frontex. Ce règlement concerne les mesures de contrôle des frontières et les interventions de secours des migrants, en vertu d'un ordre de présentation qui manifeste l'ordre des priorités affiché et affirmé par les États membres. La qualification des opérations maritimes menées ne relève pas de l'évidence: il n'est pas aisé de savoir s'il s'agit de détections des tentatives de franchissement illégal des frontières ou d'interventions de recherche et de sauvetage de migrants en danger, alors même que les opérations de contrôle peuvent conduire à prêter assistance à des migrants en détresse, et inversement que les opérations de sauvetage peuvent donner lieu à des contrôles des franchissements des frontières. Si la notion de sauvetage paraît aisée à cerner, il n'en est pas de même de celle d'interception, d'autant qu'aucune définition n'en est fournie par le règlement 656/2014. Il convient donc de se rapporter au droit international de la mer dont l'étude met en évidence des zones d'ombre, cette notion se révélant indéterminée d'un point de vue tout à la fois territorial,

matériel et personnel. Même si les flux diminuent du fait de la nouvelle politique italienne et des mesures de garde-frontières développées par l'agence européenne Frontex, et semblent se déplacer vers le détroit de Gibraltar, la Méditerranée devient de plus en plus dangereuse.

La criminalisation des migrants en mer.

La criminalisation des migrants en mer est développée par Idil ATAK, professeure adjointe au Department of Criminal Justice and Criminology de Ryerson University à Toronto (Canada), à travers l'exemple des navires Ocean Lady et MV Sun Sea. En octobre 2009, le navire Ocean Lady a réussi à atteindre Victoria, en Colombie-Britannique, avec 76 hommes à bord, d'origine tamoule. Ces personnes ont été détenues par les autorités fédérales, puis relâchées dans l'attente de la décision de la commission de l'immigration et du statut de réfugiés. La plupart vont obtenir le statut de réfugiés, mais quatre hommes ont été accusés d'avoir orchestré le passage clandestin des migrants sri-lankais, dans la mesure où l'équipage du navire les a très rapidement abandonné au large de l'Indonésie, mais que ces personnes ont réussi à naviguer jusqu'au large du Canada, soit 3 mois en mer.

Le navire MV Sun Sea, battant pavillon thaïlandais, intercepté par la marine canadienne avec 490 réfugiés tamouls à son bord le 12 août 2010, qui furent conduits à la base navale d'Esquimalt à Colwood, près de Victoria dans l'île de Vancouver, en Colombie-Britannique. Les autorités craignaient que des membres des Tigres tamouls se trouvent parmi les 492 passagers, dont 63 femmes et 49 enfants, cette organisation étant considérée comme terroriste et bannie par Ottawa et Washington. L'équipage de la frégate HMCS Winnipeg étaient passés à l'action parce que le MV Sun Sea, au large de la Colombie-Britannique, avait changé de cap. Ces personnes vont être séparées, les familles éclatées, mises en détention pendant 6 à 9 mois. La gendarmerie canadienne s'oppose aux demandes de droit d'asile systématiquement. Les autorités considèrent que les Tigres tamouls cherchent à déplacer leurs réseaux au Canada, d'autant que depuis 10 années, le Sri Lanka est l'un des pays dont sont issus le plus grand nombre de réfugiés accueillis au Canada. 18 mois après l'arraisonnement, seulement 14 demandeurs d'asile ont été expulsés vers le Sri Lanka pour des motifs de sécurité impérieuse ; 6 sont encore détenus et aucune poursuite n'a été engagée contre d'éventuels passeurs. L'agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a procédé à des mises en détention prolongées et systématiques, quand la durée moyenne d'un séjour dans un centre de prévention de l'immigration est de 28 jours. La détention des Tamouls du Sun Sea a coûté 22 millions de dollars à l'ASFC, et 900 000 \$ à la Commission de l'immigration et du statut du réfugié (CISR), chargée des audiences des demandeurs d'asile, selon des chiffres cités par Delphine NAKACHE.

Le gouvernement de Stephen Harper a annoncé une modification en profondeur la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés, avec les projets de loi C-49, puis C-4, puis C-31 en février 2012. Le projet donne au ministre de l'Immigration le pouvoir de désigner les pays sécuritaires pour leurs ressortissants, sans qu'il n'ait besoin de consulter un comité d'experts en droits de la personne, comme le précisait la loi. Les demandeurs d'asile subissent les délais imposés, 21 mois, par les trop nombreuses demandes déposées par des migrants illégaux, selon Jason Kenney, ministre de l'Immigration du Canada. Cette rhétorique est fréquemment utilisée, même de nos jours en France. Les demandeurs du statut de réfugié originaires des pays jugés sécuritaires qui seraient déboutés n'auraient plus le droit de faire appel devant la Commission de l'immigration et du statut de réfugié. Ils pourraient cependant demander une révision judiciaire auprès de la Cour fédérale, mais ils pourraient être déportés avant que le tribunal ne statue sur leur dossier. Les demandeurs originaires des pays désignés devraient en outre attendre un an avant de présenter une demande sur la base de motifs humanitaires. Ils risqueraient entretemps la déportation. Le ministre pourra également obliger les demandeurs de visa à fournir des

données biométriques, c'est-à-dire des empreintes digitales et une photo, pour entrer au Canada.

La loi du 28 juin 2012 prévoit notamment une augmentation de l'usage de la détention qui devient automatique lorsqu'un migrant est déclaré "étranger désigné". Parmi les personnes qui font l'objet de cette désignation se trouvent des demandeurs d'asiles et des réfugiés qui, au lieu de recevoir la protection internationale du Canada en vertu notamment de la Convention relative au statut des réfugiés, se retrouvent détenus en raison de leur mode d'arrivée. Dorénavant, le ministre de la Sécurité publique peut décider que l'arrivée d'un groupe de personnes au Canada est une "arrivée irrégulière" et les demandeurs d'asile désignés par le ministre, "étrangers désignés", incluant des jeunes de 16 ans et plus, sont automatiquement détenus administrativement avec une possibilité restreinte de demander la libération. Cette population, qui demande la protection du Canada, se retrouve détenue en raison d'impératifs de sécurité avec pour seul motif leur mode d'arrivée. L'analyse des protections offertes aux demandeurs d'asile et aux réfugiés et des nouvelles dispositions sur la détention, montre que le Canada ne parvient plus à respecter l'équilibre entre l'objectif de sécurité nationale et la protection des droits des réfugiés et des demandeurs d'asile.

Le 26 juillet 2017, la Cour suprême de la Colombie Britannique a reconnu les 4 hommes du navire Ocean Lady non coupables. Ils étaient poursuivis pour avoir orchestré le passage clandestin des migrants sri-lankais. Au cours du procès, la procureure a assuré que les quatre hommes qui avaient organisé ce voyage dangereux cherchaient tout simplement à profiter de la situation désespérée de migrants tamouls, ce qui n'a pas convaincu le juge. Le juge Arne Silverman a statué que les accusés étaient eux-mêmes des demandeurs d'asile et que leur défense voulant que ceux-ci soient venus en aide aux autres passagers était vraisemblable. Le juge a notamment cité une décision de la Cour suprême du Canada disant que les personnes fournissant de l'aide humanitaire sont exemptes de condamnations en vertu de la loi sur la traite des personnes. M. Silverman n'a pas non plus été convaincu par l'argument voulant que les quatre hommes aient des liens avec le crime organisé.

A Suivre

Inséré 16/06/19 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 16/07/19

Harbour Life

Auteur: Patrick Verhoeven

Herontdek of ontdek Antwerpen en haar haven. Een wandel- en fietsgids van Patrick Verhoeven met stads- en haventochten die je door de oude havenwijken, het Eilandje en het havengebied op rechter- en linkeroever leiden. Mensen vertellen hun persoonlijke verhaal en 211 bezienswaardigheden, waaronder 14 cafés, 26 restaurants en snackbars, 14 natuurgebieden, 10 kerken, 10 musea en 4 forten.

Harbour Life presenteert het leven in de Antwerpse haven. De haven die uiteraard bevolkt is met dokwerkers, loodsen, scheepsagenten en douaniers. Maar je ontmoet er evengoed cafébazinnen, priesters, natuurbeschermers en erfgoedbewakers. Harbour Life laat je kennismaken met deze boeiende wereld.

Patrick Verhoeven, die carrière maakte in verschillende Europese en globale havenkoepels zoals ESPO en IAPH en haveneconomie, doceert aan de Universiteit Antwerpen, kwam zelf als 16-jarige jobstudent in de haven terecht en kreeg daar de fascinatie te pakken. In de haven is nog plaats voor selfmade mensen. Ik wil het belang van hogere studies zeker niet minimaliseren, maar in de haven kun je nog opklimmen en door ervaring carrière maken.

Het boek is beschikbaar in de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever op info@pandorapublishers.eu of via de website: www.harbour-life.com
ISBN 9789053254356 Prijs: € 22,50

Inséré 16/06/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 16/07/19

Bunkers - a looming nightmare

We thought that the Ballast Water Convention had caused the largest ripples in the shipping industry for some time. We were wrong.

This accolade, if you could call it that, goes to IMO's low sulfur cap and zero emissions decrees.

Although I am in complete agreement with the reasoning behind these edicts, unlike a certain US President, there is no doubt that the result will cost the shipping industry billions. As has been well documented and debated upon, shipowners and operators have to do something and pretty quickly to comply with the 1st January, 2020, 0.5% low sulfur cap. Next year's IMO MEPC and MSC meetings are going to prove pivotal in laying down the guidelines needed to the various industry segments involved.

One of these segments is the bunker supply sector. There is no doubt that bunker suppliers could be caught out by different blended fuels, taken from different refinery runs.

But this has been a problem before, illustrated by the 100 or so vessels hit by bad bunker stems in Houston and elsewhere earlier this year.

Both BIMCO and the P&I clubs are suggesting new clauses in charterparties to cover any liability problems coming to light.

It basically depends on who is operating the vessel at the time of a bunker stem. Normally it is down to the owner or manager on a voyage charter and the charterer who is responsible for bunkering the vessel.

BIMCO's new timecharter clause states that charterers (operators) are obliged to provide fuel that complies with MARPOL requirements, grades and specifications set out in the charterparty, and it is a general compliance clause.

It also states that charterers must use suppliers and bunker barge operators who comply with MARPOL and that shipowners will remain responsible for the fuel management.

Another clause focuses on co-operation between owners and charterers to minimise quantities of non-compliant fuel on board by 31st December, 2019.

It states that any remaining non-compliant fuel on board after 1st January, 2020 has to be removed no later than re-delivery or 1st March, 2020 – whichever comes first. It also says that removal of non-compliant fuel must be done at the charterers' cost, while tank cleaning must be done at the shipowners' cost.

The 1st March, 2020 date is significant as from that day ships will not be allowed to have non-compliant fuel on board unless fitted with a scrubber.

Although still relatively small, scrubber orders have accelerated recently and we have even seen Frontline and TORM invest in scrubber manufacturers to guarantee availability of equipment for their vessels.

Fraud question

It is not just bad stems that are affecting the bunker supply market. Fraud seems to be another problem, especially dealing with the large sums involved in a bunker stem.

In November, 2014, at the time the world's largest bunker supplier, OW Bunker became insolvent, resulting in some shipowners paying twice for their stems, due to not being diligent over who they had made a contract with. This led to a hasty revision of bunker supply clauses to state clearly who the parties involved are.

The insolvency was due to an executive of OW's Singapore subsidiary allowing a large amount of credit to an alleged dubious bunker supplier.

A couple of months ago, Aegean nearly suffered the same fate, due to alleged misappropriation of funds to the tune of about \$300 mill.

However, the company already had a 'white knight' willing to invest in the company, which was accepted by the US Bankruptcy Court in which Aegean had filed for protection under Chapter 11.

The significance of this is that Aegean claims to be the world's largest independent bunker supplier and has operations worldwide, so the knock-on affect of the company ceasing trading would have been substantial.

Of course, bunker suppliers are subject to the vagaries of oil price volatility and as yet, nobody has said with any clarity, what the cost of IFO, LNG or other blended types of fuel will be come 1st January, 2020.

This appears to be what the scrubber supporters are gambling on - the price of HFO and its continued availability. If there is a wide price difference between HFO, distillates and LNG, the scrubber manufacturers claim that the payback time could be as little as 12 months.

Another argument being banded about is that period charterers will opt for vessels, especially large tankers, fitted with scrubbers, as the fuel could be considerably cheaper.

IBIA has pointed out that IMO member states that are parties to MARPOL Annex VI are supposed to tell the organisation of the availability of compliant fuel oils in their ports.

There is an established mechanism to do so and now it is hoped this can be used to help shipping companies prepare for 2020 with detailed information about where and when compliant fuels will be available.

It follows a proposal by Liberia put to MEPC 73 to 'issue a resolution urging states to report the availability of compliant fuel oil well in advance of 1st January, 2020 to enable shipowners and operators to gain experience on the carriage and use of the new fuels on their ships and with proposed ship implementation plans to enhance a smooth and effective transition to the new regulatory requirements, IBIA said.

Inséré 17/06/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 17/07/19

High pressure fire-fighting systems-Design safeguards against personal injury marine notice 2018/

To inform all shipowners, operators, masters and crew of the hazards when working with high-pressure fire-fighting systems and the safeguards that may be implemented to prevent injury when working with those systems.

Serious incident

A seafarer suffered serious injury while conducting routine maintenance work on part of a 13 bar high-pressure fire-fighting system on a fire-fighting tug. Prior to the incident, maintenance on the manifold on the other side of the vessel had been completed without incident. As a result, it was assumed that the system was not pressurised.

Firefighting hoses on a ship



The seafarer was attempting to remove the brass blanking cap from a hydrant valve on a manifold of four valves fitted in parallel. The other three valves had been satisfactorily checked 10 minutes earlier. The seafarer could not release the locking pawl by hand and, assuming that it was seized, utilised multigrips to free it. The line was under pressure and when the 600 gram blanking cap came free it was expelled under pressure and struck the seafarer in the face causing severe facial injuries.

Factors contributing to the incident

- Ø An investigation into the incident concluded that the following factors may have contributed:
- Ø Inadequate safe work procedures for working on high pressure systems.
- Ø Incomplete closure of both the butterfly isolating valve to the manifold and the hydrant valve allowed air to pass the valve seat and become trapped under pressure in the hydrant chamber.
- Ø Lack of 3mm pressure relief holes in the hydrant blanking cap as specified in AS 2419.2-2009.
- Ø Use of heavy brass hydrant blanking caps rather than lightweight alternatives.
- Ø Turning directions for opening and closing of hydrant isolating valve were non-standard and opposite to that shown on the valve control.
- Ø Isolating valve indicator was unclear and positioned out of operator's line of sight.

This incident could have been prevented through effective controls, however, the provision of pressure relief and securing arrangements for the cap would have protected the seafarer where those controls were ineffective.

Recommendations



The Australian Maritime Safety Authority (AMSA) notes that SOLAS does not require pressure relief holes in blanking caps. However, AMSA strongly recommends that the requirement for 3mm pressure relief holes in hydrant blanking caps, as specified in AS 2419.2-2009—fire hydrant installations, be complied with. Blanking caps are also available in a lightweight plastic composite material, which would significantly reduce impact

forces should all other controls fail. AMSA supports the use of lightweight alternatives where appropriate.

AMSA also recommends the fitting of securing chains or wires to blanking caps as specified in AS 2419.2-2009—fire hydrant installations. This is designed to prevent the loss of the cap.

Note: the lightweight blanking cap shown above is fitted with a pressure relief hole and a securing chain.

Conclusion

Even where pressure relief arrangements are in place shipowners, operators, masters, and crew are reminded to exercise care when operating with, and working on, any fire-fighting systems. Perform the necessary checks described in the vessel's safety management system to ensure that no part of the system is pressurised before working on it **Source: AMSA**

Inséré 18/06/19 DOSSIER Enlevé 18/07/19

Les réfugiés en mer : droit des réfugiés ou droit de la mer ? (II)

Colloque Angers, Faculté de Droit, 30 avril 2018

Patrick CHAUMETTE

Méditerranée, Libye, Malte Italie et les autres.

Cette question est également d'une grande actualité en Méditerranée et particulièrement en Italie. La Cour de Cassation italienne a rejeté le 24 avril 2018 la demande de l'ONG allemande Jugend Rettet de lever le séquestre sur leur navire, le Iuventa, qui avait été saisi en août 2017 sur des soupçons d'aide à l'immigration clandestine. Le Iuventa, bateau de 33 mètres, a été saisi le 2 août près de l'île italienne de Lampedusa, dans le cadre d'une enquête ouverte en octobre 2016 en Sicile après les dénonciations de deux agents de sécurité engagés sur un autre navire humanitaire. Images à l'appui, ils ont raconté avoir vu des membres de Jugend Rettet converser avec des complices présumés des passeurs et ramener après un sauvetage une barque en bois vers la Libye, où elle a été réutilisée pour faire partir d'autres migrants. Mais l'ONG réfute toutes les accusations, expliquant

qu'il s'agit d'une interprétation erronée du déroulé de deux journées de secours compliquées en juin 2017, avec de nombreuses embarcations en détresse, plusieurs navires de secours mais aussi des "pêcheurs de moteurs" souvent armés, qui viennent voler les moteurs des embarcations après, voire pendant, les sauvetages.

Une étude minutieuse du collectif Forensic Oceanography publiée récemment, basée sur l'ensemble des images disponibles et sur les échanges radio dans la zone ces deux jours, a elle aussi réfuté les accusations, montrant par exemple que la barque en bois vide n'était pas tractée vers la Libye mais dans la direction opposée, pour ne pas déranger d'autres opérations de secours. La cour n'a pas donné les motivations de sa décision, qui portait uniquement sur la saisie du navire pendant la poursuite de l'enquête judiciaire.

Le 16 avril 2018, un juge italien de Raguse (Sicile) avait en revanche levé le placement sous séquestre du navire Open Arms d'une ONG espagnole, Proactiva, également soupçonnée d'aide à l'immigration clandestine parce que ses secouristes ont refusé de remettre des migrants aux garde-côtes libyens. Mais un juge de Sicile a en effet estimé que la Libye n'était pas un pays sûr pour les migrants et que les secouristes avaient donc agi "en état de nécessité". Ce navire était bloqué depuis la mi-mars au port sicilien de Pozzallo en raison de soupçons d'aide à l'immigration clandestine. L'Italie a connu une grande campagne de dénigrement des ONG participant aux opérations de sauvetage en mer, les accusant d'être devenus les "taxis de la Méditerranée", objectivement complices des passeurs. Les procédures pénales et de séquestres des navires sont fondées sur d'éventuelles complicités démontrées. Trois responsables de l'ONG - son fondateur, le chef de mission et le capitaine du bateau - sont visés par une enquête après une opération de sauvetage au cours de laquelle les secouristes de Proactiva Open-Arms ont refusé de confier aux garde-côtes libyens des migrants secourus au large de la Libye.

Le juge a fait valoir que la Libye n'était « pas encore en mesure de réaccueillir les migrants secourus dans le respect de leurs droits fondamentaux » et estimé que l'ONG avait donc agi en « état de nécessité ». Les enquêtes du parquet de Catane pour association de malfaiteurs et de Raguse pour aide à l'immigration clandestine se poursuivent.

L'opération de sauvetage controversée a eu lieu le 15 mars, lorsque les garde-côtes italiens ont signalé à l'Open-Arms deux embarcations en détresse à 73 milles marins au large de la Libye, avant de préciser que Tripoli se chargeait de la coordination des opérations. L'Open-Arms a commencé à secourir les migrants, puis a refusé de les transférer sur une vedette libyenne arrivée plus tard. Les parquets de Catane et de Raguse estiment que les migrants auraient dû débarquer à Malte, le port sûr le plus proche, et reprochent à l'Open-Arms d'avoir tout fait pour les conduire en Italie, ce à quoi l'ONG répond que Malte n'accepte que les urgences médicales. Il y a un an, une dizaine de navires d'ONG patrouillaient au large de la Libye. Il ne restait plus que deux navires : l'Aquarius de SOS Méditerranée et Médecins sans Frontières et le Sea-Watch de l'ONG allemande éponyme.

Le 11 juin 2018, le nouveau ministre de l'intérieur italien Matteo Salvini a refusé l'entrée du navire Aquarius, navire battant pavillon de Gibraltar, affrété par SOS Méditerranée, et à ses 629 passagers, dans ses ports. Madrid propose de l'accueillir. L'Espagne a annoncé, par son nouveau gouvernement, être prête à accueillir à Valence, le navire immobilisé entre les îles siciliennes et maltaise, interdit dans les eaux territoriales de ces deux Etats. L'Aquarius est intervenu à la demande du MRCC de Rome ; il a accueilli à bord des migrants recueillis par deux navires militaires italiens. Selon la Convention SAR les Etats doivent se coordonner et coopérer "pour que les capitaines de navires qui prêtent assistance en embarquant des personnes en détresse en mer soient dégagés de leurs obligations et s'écartent le moins possible de la route prévue, sans que le fait de les dégager de ces obligations ne compromette davantage la sauvegarde de la vie humaine en mer. La Partie responsable de la région de recherche et de sauvetage dans laquelle une assistance est prêtée assume au premier chef la responsabilité de veiller à ce que cette coordination et

cette coopération soient assurées, afin que les survivants secourus soient débarqués du navire qui les a recueillis et conduits en lieu sûr, compte tenu de la situation particulière et des directives élaborées par l'Organisation. Dans ces cas, les Parties intéressées doivent prendre les dispositions nécessaires pour que ce débarquement ait lieu dans les meilleurs délais raisonnablement possibles". Il n'existerait plus aucun port italien sur ? Et Valence serait le port permettant un débarquement dans les meilleurs délais raisonnables ? L'Aquarius a été ravitaillé au large de l'Italie, puis a entrepris une navigation de 1500 kms, dans des conditions météorologiques dégradées. Pour assurer une navigation en sécurité, la moitié des 629 rescapés ont été transbordés sur deux navires italiens. Au lieu de trois jours, l'arrivée à Valence a pris une semaine.

Le 24 juin 2018, Matteo Salvini a refusé l'accès des ports italiens aux navires des ONG, afin que seuls les garde-côtes libyens interviennent. L'Aquarius, navire affrété par SOS Méditerranée, n'a pu se ravitailler à Catane, comme habituellement, mais a dû le faire à Marseille, Malte ayant refusé cette escale technique. Le 27 juin 2018, après plusieurs jours d'errance, le navire Lifeline, battant pavillon hollandais, a pu aborder à Malte avec 233 migrants à bord, après huit jours de refus. Les migrants seront accueillis dans huit pays européens. Mais l'Italie, la France et Malte lui reprochent d'être intervenu en "contravention de toutes les règles" en vigueur sur la mer; le navire a été mis sous séquestre à Malte pour les besoins de l'enquête. Le navire humanitaire est intervenu sans tenir compte des consignes des garde-côtes libyens, puis ont refusé de leur remettre les migrants. Le thème de la complicité avec les passeurs est revenu en force.

Le porte-conteneurs danois Alexander-Maersk transportant 108 migrants, secourus vendredi 22 juin au large de la Libye, a finalement été autorisé, dans la nuit de lundi 25 au mardi 26 juin, à accoster à Pozzallo en Sicile. Ses passagers ont débarqué mardi matin. Le navire avait changé de cap, après avoir reçu un signal de détresse vendredi matin, a précisé Mikkel Elbek Linnet, porte-parole de Maersk Line. Il avait porté secours à 113 migrants, mais cinq d'entre eux, dont quatre enfants et une femme enceinte, ont ensuite été débarqués dès le samedi soir. La ministre à l'immigration et à l'intégration danoise, Inger Stojberg, a envoyé une lettre à Matteo Salvini pour lui demander d'agir afin que ces migrants ne restent pas sur le bateau. Depuis 2015, l'Alexander-Maersk a participé à sept opérations de sauvetage et a accueilli des personnes à bord à trois reprises.

Le 29 juin 2018, l'Organisation Maritime Internationale, à Londres a reconnu l'existence d'un MRCC en Libye, constitué avec le soutien de l'Italie et de l'Union européenne, toute nouvelle institution chargée de coordonner les secours dans la zone SAR libyenne. Cette innovation devrait alléger la charge du MRCC de Rome, comme de celui de Malte. Mais les autorités libyennes considèrent que les naufragés secourus doivent être remis aux garde-côtes libyens, puis transférés en Libye, avec le soutien de Malte et du nouveau gouvernement italien. Le 2 août 2018, l'Aquarius a quitté le port de Marseille; SOS Méditerranée ne considère pas la Libye comme une zone sûre et a annoncé son refus de tels transbordements. Le Asso-Ventotto, avitailleur italien, a secouru les 108 occupants d'un canot parti d'Afrique, dans les eaux internationales - selon les données satellites, il se trouvait à 60 milles, soit 110 kilomètres, des côtes africaines, puis les a reconduits à leur point de départ. "La Libye n'est pas un port sûr et cela peut conduire à une violation du droit international", a alerté le Haut-Commissariat aux réfugiés des Nations Unies, tandis que le député italien de gauche Nicola Fratoianni, à bord du navire espagnol Open-Arms, parlait de "refoulement collectif". L'Italie avait été condamnée en 2012 par la Cour européenne des droits de l'homme, parce qu'un de ses navires militaires avait ramené en Libye, en 2009, des migrants secourus dans les eaux internationales. Ce précédent ne semble pas préoccuper le gouvernement italien.

L'Aquarius a secouru, le 10 août 2018, au large des côtes libyennes, 141 personnes à bord de deux barques en bois, dont une moitié de mineurs et plus d'un tiers de femmes, originaires de Somalie et d'Erythrée notamment, et se trouvait lundi 13 août entre Malte et l'île italienne de Lampedusa, a indiqué la présidente de SOS Méditerranée, Sophie Beau. Le MRCC libyen a coordonné l'opération, mais a été incapable d'indiquer au navire un port sûr de débarquement. Les rescapés ont indiqué que cinq qu'ils avaient aperçus cinq navires marchands, sans qu'aucun ne se dérouta, soit qu'il ne les ait pas vu, soit qu'il ne sache pas comment et où les débarquer. L'Aquarius s'est donc retourné vers les États membres de l'Union européenne ; l'Italie et Malte les refuse ; l'Espagne qui accueille les naufragés recueillis par un navire de l'ONG Open Arms, ne souhaite pas accueillir ceux de l'Aquarius . Finalement, l'Aquarius a accosté à Malte, le 15 août, à la suite d'un accord de répartition des 141 personnes entre la France, l'Espagne, l'Allemagne, le Luxembourg, le Portugal, l'Italie même.

Le 12 août, une embarcation de onze personnes est tombée en panne entre la zone maltaise et la zone italienne. Elle a été prise en charge par les garde-côtes italiens. Le 16 août, le Diciotti, navire des garde-côtes italiens est intervenu sur un bateau dans la zone SAR maltaise. Selon Malte, le navire n'était pas en détresse, les 190 personnes à bord ont refusé toute aide pour poursuivre vers l'île italienne de Lampedusa. Mais le commandant du Diciotti a décidé d'évacuer 13 personnes en urgence vers l'hôpital de Lampedusa, de recueillir 177 migrants à son bord. Son gouvernement l'a bloqué devant l'île de Lampedusa, en attendant une "solution". "Tous les marins, depuis toujours et même en l'absence de conventions [internationales], ont aidé les personnes en difficulté ", explique l'amiral Giovanni Pettorino, le patron des garde-côtes italiens : " Le sauvetage en mer est un rempart distinctif de civilisation". Le ministre des affaires étrangères, Enzo Moavero, aurait entamé des négociations avec les autres Etats membres de l'UE en vue d'une répartition des naufragés. Le 20 août, le Diciotti, bloqué pendant 5 jours, a été autorisé à accoster à Catane, mais ses 177 passagers ont eu interdiction de débarquer tant que leurs destinations européennes n'ont pas déterminées. Tous les rescapés avaient quitté le navire et débarqué le dimanche 26 août 2018, une solution ayant été trouvée pour leur prise en charge. L'Église italienne a joué un rôle majeur dans ce dénouement. La situation devient ubuesque, mais reste tragique.

La cour de justice de Palerme s'est saisie d'une enquête visant notamment le ministre Salvini pour « séquestration de personnes, arrestations illégales et abus de pouvoir » dans cette affaire ; le chef de cabinet du ministre, Matteo Piantedosi, est également visé. L'enquête a été transmise à un « tribunal des ministres », seul chargé de traiter de potentiels délits commis par les membres du gouvernement dans la circonscription de la cour de Palerme, selon la Constitution italienne.

Il faut noter, dans ce dossier complexe, que le Conseil de Sécurité des NU a sanctionné, le 7 juin 2018, six personnes, quatre libyens et deux érythréens, à la tête de réseaux de trafics d'êtres humains. Ces sanctions concernent le gel des comptes bancaires d'une part et l'interdiction de voyager, d'autre part. Elles touchent six personnes. Parmi elles, le Libyen Ahmad al-Dabbashi, un ancien porteur de port de Sabratha devenu chef d'une milice proche de l'organisation État islamique. Il est accusé de trafic d'êtres humains. Durant l'été 2017, l'Italie lui avait payé plusieurs millions d'euros pour qu'il arrête son trafic. Il avait pris l'argent et avait disparu depuis. Une autre personne visée par ces sanctions, Abd al Rahman al-Milad, un des chefs des garde-côtes libyens. C'est un ancien milicien qui avait été formé au métier de garde-côtes par les Européens. Il opérait dans la ville de Zaoula. Un autre garde-côtes est mis en cause : Musab Abu Qarin. Il s'activait entre Sabratha, Zaouïa et Garaboulli. Quant à Mohammed Kachlaf, connu sous le nom de Kasab. Il était chargé de garantir la sécurité de la raffinerie de Zaoula. Il est aussi impliqué dans le trafic d'êtres humains, ainsi que dans le trafic de pétrole avec la Tunisie, Malte et l'Italie. La

décision du Conseil de Sécurité concerne aussi deux Erythréens, Ermias Ghermay et Fitiwi Abdelrazak. Ces réseaux criminels déstabilisent le pays depuis 2011. Ils partagent de nombreux intérêts avec les réseaux jihadistes. Lors de la prise de décision ce jeudi à l'ONU, Moscou avait noté que ces documents parlaient de réseaux étendus à plusieurs pays européens et aux Etats Unis, s'interrogeant sur la pertinence de sanctionner six individus africains sans remonter plus en avant dans ces réseaux.

ONG et pavillon de Gibraltar.

En juillet 2018, le gouvernement de Gibraltar a demandé aux propriétaires allemands du navire Aquarius de revenir à l'activité initiale de recherche, qui avait justifié l'immatriculation du navire en 2009 (Survey vessel). Le 13 août 2018, ce même gouvernement a annoncé qu'il allait retirer son pavillon à l'Aquarius après lui avoir demandé de suspendre ses activités de sauvetage, pour lesquelles il n'est pas enregistré dans le territoire britannique. Depuis 2016, l'Aquarius est affrété par SOS Méditerranée et Médecins du Monde. Le gouvernement de Gibraltar justifie sa demande par le manque de « disponibilité de ports de débarquement pour nombre de bateaux de sauvetage dans la zone italienne de sauvetage », le gouvernement italien et son ministre de l'intérieur, Matteo Salvini, refusant l'accès des ports italiens aux navires d'ONG. Les ONG affrétant l'Aquarius n'ayant pas cherché à obtenir le feu vert de Gibraltar à la reprise de ses activités de sauvetage en août 2018, elles ont reçu un « ordre de retrait » du pavillon le 6 août avec une date limite fixée au 20 août. A cette date, "le navire quittera le registre de Gibraltar et retournera dans celui de son propriétaire, l'Allemagne", poursuit le gouvernement de Gibraltar.

Fian août 2018, l'Aquarius s'est trouvé bloqué cinq jours à 45 milles nautiques devant le port de Bizerte en Tunisie, après avoir secouru cinq naufragés tunisiens, qui fuyaient leur pays pour des motifs politiques, selon leurs dires. Ils ont finalement été débarqués, avec leur accord et une promesse d'absence de poursuites judiciaires, au port de Bizerte. L'Aquarius avait quitté Malte et se préparait à une escale technique à Marseille. Informé par radio d'un canot pneumatique, sans moteur, doté seulement de rames, avec à bord cinq personnes sans gilets de sauvetage, le navire était intervenu avec un faible déroutement. L'avis du Haut -Commissariat pour les réfugiés des Nations unies qui, après s'être entretenu par Skype avec les Tunisiens, a établi que leur profil ne correspondait pas à celui de demandeurs d'asile, a conforté les refus italiens et français de les accueillir. Un retour en Tunisie aurait constitué un refoulement. La situation a pu trouver une issue quand les naufragés ont accepté leur retour en Tunisie. Selon les chiffres officiels italiens, le nombre de Tunisiens arrivés illégalement en 2017 dans la péninsule a atteint 6 150 personnes, soit 7,5 fois plus qu'en 2016. La tendance s'est maintenue en 2018 avec le chiffre de 3 221 au 31 juillet. 2018 Les Tunisiens sont aujourd'hui la première nationalité à débarquer en Italie, devant les Erythréens et les Soudanais, alors qu'ils étaient au huitième rang en 2017.

Le Tribunal International du Droit de la Mer.

Le colloque d'Angers s'est poursuivi sur le thème : Les réfugiés en mer : quel rôle pour le Tribunal international du droit de la mer ?

Liesbeth LINJZAAD Juge au Tribunal International du Droit de la Mer, professeure à l'Université de Maastricht, a évoqué « Le TIDM, un forum conveniens ? Repousser les limites de la compétence selon le système de la CNUDM ». L'obligation de porter assistance en mer, prévue par l'article 98 de la CNUDM est une obligation de moyens : « Obligation de prêter assistance

1. Tout État exige du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, l'équipage ou aux passagers : a) il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer, b) il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s' il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte, c) en cas d'abordage, il prête assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, indique à l'autre navire le nom et le port d'enregistrement de son propre navire et le port le plus proche qu'il touchera.
2. Tous les États côtiers facilitent la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité maritime et aérienne et, s'il y a lieu, collaborent à cette fin avec leurs voisins dans le cadre d'arrangements régionaux. »

Les obligations individuelles, portant notamment sur les capitaines de navire, relèvent des États et de leurs législations nationales. Le système de recherche et de sauvetage renvoie aux conventions SOLAS et SAR et aux obligations des États côtiers. La CNUDM est silencieuse sur le rôle des navires sous pavillon étranger et sur leurs éventuelles responsabilités. Dans ce cadre, la compétence du TIDM est délicate à envisager.

Il est possible de s'interroger, non sur l'existence du TIDM, mais sur sa « compatibilité » avec les autres institutions judiciaires internationales. Ces interrogations portent en fait sur le souci de préserver l'unicité de la jurisprudence et le risque de son éclatement et par-delà celui du droit international en général. La réponse à ces préoccupations a été signifiée par l'action même du Tribunal au travers de sa jurisprudence²⁶. C'est en phase avec la Cour Internationale de Justice et les tribunaux arbitraux, que le TIDM apporte sa contribution au nouvel ordre juridique des mers et des océans. Cela est particulièrement sensible quant au droit de la responsabilité internationale ; ainsi la responsabilité de l'État du pavillon résulte d'un manquement à son obligation de « diligence due » concernant les activités de pêche INN menées par les navires battants son pavillon.

Andrea Gattini , professeur à l'Université de Padoue, envisage Les droits de l'Homme dans la jurisprudence du TIDM. Dans l'affaire du navire Saïga, procédure de prompt main levée, arrêt du 4 décembre 1997, puis du 1er juillet 1999, le tribunal envisage les « considérations d'humanité, dans les conditions d'arraisonnement du navire, en l'espèce assez violentes. Dans le silence de la CNUDM sur l'emploi de la force en mer, le TIDM rappelle que le droit international, qui est applicable en vertu de l'article 293 de la Convention, prescrit que l'usage de la force doit être évité autant que possible et que, lorsque le recours à la force s'avère inévitable, cela ne doit pas dépasser ce qui est raisonnablement requis en la circonstance : « les considérations d'humanité doivent s'appliquer dans le droit de la mer, comme dans les autres domaines du droit international ». Cette notion est abandonnée dans l'affaire du navire Ocean Sunrise.

Le 28 mai 2013, le TIDM a rendu un arrêt concernant un différend entre Saint Vincent et les Grenadines et l'Espagne concernant le navire Luisa. Le différend porte sur le navire "Louisa ", battant le pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines, qui a été perquisitionné et immobilisé par les autorités espagnoles le 1er février 2006. Alors que Saint-Vincent-et-les Grenadines affirmait que le "Louisa" effectuait des levés des fonds marins pour repérer des gisements de pétrole et de gaz, selon l'Espagne, le " Louisa" a été saisi dans le cadre de poursuites pénales engagées du fait de la commission "d'une infraction d'introduction ou de détention d'armes de guerre [...], ainsi que d'une infraction continue d'atteinte au patrimoine historique espagnol". Quatre personnes ont été arrêtées et incarcérées en Espagne pendant un certain temps dans le cadre de ces poursuites pénales. Le jour de la perquisition et de la saisie du "Louisa ", les autorités espagnoles ont immobilisé un second navire, le "Gemini III" qui, selon Saint-Vincent-et-les Grenadines, servait de navire

auxiliaire au "Louisa". «Le Tribunal note cependant les problèmes relatifs aux droits de l'homme exposés aux paragraphes 59, 60, 61 et 62 de l'arrêt et constate que les États sont tenus de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu du droit international, en particulier dans le domaine des droits de l'homme, et que les principes d'une procédure régulière doivent trouver application en toute circonstance.»

Dans l'affaire du navire Virginia G, le TIDM, le 14 avril 2014, a considéré que la rétention provisoire des passeports des membres de l'équipage ne peut être considérée comme un emprisonnement et a considéré que la Guinée-Bissau n'a pas enfreint l'article 73 de la CNUDM. Le différend concerne le navire Virginia G, un pétrolier battant pavillon panaméen, qui a été saisi le 21 août 2009 par les autorités bissau-guinéennes alors qu'il effectuait des opérations de ravitaillement en combustible de navires étrangers se livrant à la pêche dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau. Le navire et le gazole à son bord ont été confisqués le 27 août 2009. Par la suite, les autorités bissauguinéennes ont ordonné la mainlevée de l'immobilisation du navire, décision qui a été notifiée au propriétaire du navire le 6 octobre 2010.

Concernant la question de savoir si la confiscation du navire et du gazole à son bord était justifiée, le Tribunal note que l'article 73, x 1, de la Convention mentionne le droit de l'Etat côtier de procéder à l'arraisonnement, à l'inspection et à la saisie des navires concernés. Il conclut que l'arraisonnement, l'inspection et la saisie du Virginia G n'ont pas enfreint l'article 73, paragraphe 1, de la Convention. Il rappelle ensuite que, selon l'article 73, paragraphe 1, de la Convention, les mesures d'exécution prises doivent être "nécessaires" pour assurer le respect des lois et règlements adoptés par l'Etat côtier en conformité avec la Convention. Relevant que le Virginia G n'avait pas l'autorisation écrite requise par la législation bissau-guinéenne pour effectuer le soutage, le Tribunal observe cependant que le fait de ne pas avoir obtenu une autorisation écrite tient davantage à une mauvaise interprétation de la correspondance entre les représentants des navires de pêche et les autorités bissau-guinéennes compétentes qu'à une violation délibérée des lois et règlements de la Guinée-Bissau. Il considère que la confiscation du navire et du gazole à son bord dans les circonstances de l'espèce n'était nécessaire ni pour sanctionner l'infraction commise ni pour dissuader les navires ou leurs exploitants de récidiver. Il en conclut par conséquent que la confiscation du Virginia G et du gazole à son bord par la Guinée-Bissau constitue une infraction à l'article 73, paragraphe 1, de la Convention.

Le Tribunal estime que les principes qu'il a mentionnés dans l'affaire du navire SAIGA (aff. ni 2) ont été respectés et il ne considère pas, par conséquent, que la Guinée-Bissau ait fait usage d'une force excessive entraînant des atteintes à l'intégrité physique et mettant en péril la vie humaine lors de l'arraisonnement du Virginia G et de sa conduite au port de Bissau. Le Tribunal conclut également que la Guinée-Bissau n'a enfreint ni l'article 225 de la Convention ni les principes fondamentaux de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la prévention des abordages en mer.

L'affaire Enrica Lexie oppose l'Inde à l'Italie

Tandis que deux fusiliers marins italiens étaient poursuivis devant les juridictions indiennes, pour avoir tiré sur des pêcheurs indiens et avoir tué deux d'entre eux, dans la ZEE indienne, l'Italie a décidé, en 2015, de saisir le TIDM d'une demande de mesures conservatoires dans l'attente de la constitution d'un tribunal arbitral. L'ordonnance rendue le 24 août 2015 prescrit une mesure conservatoire : L'Italie et l'Inde doivent toutes deux suspendre toutes procédures judiciaires et s'abstenir d'en entamer de nouvelles qui seraient susceptibles d'aggraver ou d'étendre le différend soumis au tribunal arbitral prévu à l'annexe VII, ou de compromettre l'application de toute décision que le Tribunal arbitral pourrait rendre ou d'y porter préjudice ». Le Tribunal arbitral saisi a rendu une ordonnance

le 29 avril 2016, relative à une demande en prescription de mesures conservatoires au titre du §1 de l'article 290 de la CNUDM :

1. Italy and India shall cooperate, including in proceedings before the Supreme Court of India, to achieve a relaxation of the bail conditions of Sergeant Girone so as to give effect to the concept of considerations of humanity, so that Sergeant Girone, while remaining under the authority of the Supreme Court of India, may return to Italy during the present Annex VII arbitration.
2. The Arbitral Tribunal confirms Italy's obligation to return Sergeant Girone to India in case the Arbitral Tribunal finds that India has jurisdiction over him in respect of the "Enrica Lexie" incident.
3. The Arbitral Tribunal decides that Italy and India each shall report to the Arbitral Tribunal on compliance with these provisional measures, and authorizes the President to seek information from the Parties if no such report is submitted within three months from the date of this Order and thereafter as he may consider appropriate.

Les deux Etats doivent donner effet au concept de Ç considérations d'humanité È, permettant au militaire italien de retourner en Italie pendant la durée de la procédure d'arbitrage, l'Italie acceptant son retour en Inde si la juridiction indienne est retenue compétente.

Peter TZENG, avocat au cabinet Foley Hoag, Was hington DC, bon connaisseur des procédures d'arbitrage ou devant la CIJ ou le TIDM, envisage Le degré de contrôle du TIDM sur les actes de police en mer. L'article 288 de la CNUDM donne compétence au TIDM pour interpréter et appliquer les dispositions de la Convention. Les droits reconnus à l'État côtier sont prévus par les articles 25 pour la mer territoriale, 33 pour la zone contiguë, 62 pour la ZEE.

L'article 293 de la CNUDM a servi de fondement à plusieurs différends dont en premier l'affaire di navire Saiga (aff. ni 2). Selon Peter TZENG, cet article ouvre sur le droit substantiel, mais nullement sur la compétence, ce qui lui permet une plaidoirie critique. Lors de la discussion collective avec l'auditoire, son analyse sera fort peu suivie.

Inséré 20/06/19 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 20/07/19

Un mystère dévoilé : Les « Q-Boats » ou pièges à sous-marins.

La lutte de l'amirauté contre les sous-marins allemands a été suivie chez nous avec une attention où l'anxiété parfois luttait contre l'espoir. Nous restions dans l'ignorance des moyens opposés par nos alliés aux efforts de l'ennemi. Depuis ces moyens ont été révélés. Et *la Nature*, la très intéressante revue scientifique française, donne sur cette question les renseignements que nous reproduisons : L'amirauté britannique, maintenant que les forces navales allemandes ont... pris pension dans les ports des alliés, se décide à soulever le voile qui nous cachait plus d'un passionnant mystère, et plus particulièrement, celui de la lutte acharnée entreprise contre les sous-marins ennemis.

Dès les premiers mois de la guerre, elle s'efforça d'organiser scientifiquement cette branche de son service, et fit appel à toutes les compétences, en France comme en

Angleterre. Il nous sera permis maintenant, à titre d'exemple, de citer le cas d'un de nos compatriotes, connu universellement pour ses explorations dans les régions polaires.

Familier avec la chasse à la baleine, il savait que le cétacé, quand il nage entre deux eaux, même à 20 ou 30 mètres de profondeur, produit à la surface une onde, une boursofflure, qui se déplace en même temps que lui, en indiquant, à l'œil expérimenté du baleinier, la direction exacte de sa course. Il en conclut qu'un sous-marin, ayant sensiblement la même forme et le même volume qu'une baleine devait provoquer une onde analogue qui permettrait à un navire de surface de découvrir sa présence et de le suivre à la piste.

Grâce à un concours de circonstances que nous n'avons pas à exposer ici, notre compatriote fut « prêté » par la France à l'Amirauté, qui le chargea d'une mission spéciale dans un des archipels situés au nord de l'Ecosse. Nous avons des raisons de croire qu'il contribua puissamment à l'organisation de la première campagne contre les sous-marins, et en particulier, à la création d'une flottille de chalutiers pourvus d'un armement habilement dissimulé, que nos ennemis apprirent à redouter.

Ces chalutiers furent les ancêtres directs des navires dont l'Amirauté vient de nous révéler l'existence, et que nous allons tenter de décrire, en regrettant de n'avoir à notre disposition que les rares renseignements techniques communiqués jusqu'ici par la censure anglaise.

Le bateau anti-sous-marin était désigné officiellement sous le nom de *Q-Boat*, terme énigmatique bien digne du mystère qu'il constituait. On prétend que la lettre *Q* (qui se prononce quiou en anglais) fut choisie par analogie à la lettre *U* (prononcez iou) servant à désigner les sous-marins allemands. Le nouvel esquif, imaginé dans la seconde moitié de l'année 1916, fut amélioré et perfectionné au cours des campagnes successives. Nos alliés, à la veille de l'armistice, possédaient, dit-on, plusieurs centaines de ces redoutables engins, et l'on peut admettre qu'ils n'auraient pas tardé à détruire la flotte sous-marine allemande si les hostilités s'étaient encore prolongées.

Les *Q-Boats* n'étaient pas construits de toutes pièces pour leurs missions guerrières. C'étaient de vulgaires vapeurs de commerce, des caboteurs, des *tramps* (vagabonds), pour employer ici un terme de l'argot naval anglais. Mais ils n'en conservaient que l'apparence, car l'intérieur subissait des transformations radicales. Un navire de guerre grimé en vapeur de commerce eût couru le risque d'éveiller les soupçons de l'ennemi. Mais comment aurait-il pu se méfier d'un débonnaire caboteur, absolument identique, même quand il l'apercevait à quelques mètres de distance, aux centaines de petits vapeurs qu'il avait précédemment poursuivis ? Un profane, voire un homme de mer, qui eût mis son pied sur le pont sans avoir été initié au mystère, n'y eût remarqué aucun détail suspect ou anormal. Il est même probable qu'il aurait rapporté de sa visite l'impression que les armateurs étaient des gens bien arriérés : pas le plus petit indice d'une installation de télégraphie sans fil, alors que de simples chalutiers en sont désormais pourvus !



Un Q-Boat dans le dock Sainte-Katherine, à Londres.

La

métamorphose ne sautait aux yeux du visiteur que lorsqu'il commençait son inspection de

l'intérieur, et encore ! C'est que les bateaux-mystères avaient deux équipages, l'un, *for the show* (pour la montre), l'autre, pour l'action. Le premier était formé de marins quelconques, qui, seuls *restaient visibles*, tant que le navire n'avait pas quitté le port. Leur nombre donnait aux espions l'illusion qu'ils constituaient tout le personnel du bord. Le second composé d'officiers et de canoniers de la marine royale, demeurait caché dans des « appartements secrets », et n'en sortait qu'à bonne distance des regards indiscrets. L'aménagement intérieur comportait donc deux parties distinctes. L'équipage *visible* logeait dans le faux-pont, comme cela se pratique à bord de tous les navires de commerce. L'équipage *invisible* vivait au fond des soutes, transformées en cabines, réfectoire, cuisine, salle de bains, etc... où il avait accès par d'étroites trappes percées dans le plancher du faux-pont. Il va de soi que les uniformes étaient proscrits à bord d'un *Q-Boat*. Nous ajouterons que les deux équipages étaient recrutés par voie d'engagements volontaires.

Le travail de transformation intérieure supprimait, le plus possible, les matériaux combustibles. Les planchers étaient remplacés par des plaques de tôle, et la structure était renforcée par des poutrelles d'acier. Des cloisons étanches étaient installées à profusion. En outre, les parois, à partir de la ligne de flottaison, et d'un bout de la coque à l'autre, étaient matelassées d'une énorme épaisseur de liège incombustible, qui devait en principe absorber en partie le choc de l'explosion de la torpille et, en cas de besoin, maintenir à flot pendant des heures le navire avarié. Le pont que nous venons de présenter sous une apparence anodine était, en réalité, un chef-d'œuvre de truquage. Les rouleaux de cordage, qui traînaient négligemment çà et là, dissimulaient l'installation de télégraphie sans fil. Une cheminée d'aération cachait un périscope qui, en cas de semi immersion, permettait à l'officier caché sous le pont de suivre les manœuvres de l'ennemi. Un treuil, entouré de son filin était, en réalité un kiosque de l'intérieur duquel un officier dirigeait le tir de sa batterie, tout en observant le sous-marin par des fentes pratiquées dans les parois du faux treuil.

La batterie était formée de deux canons de 4 pouces (100 mm) placés à l'avant et à l'arrière de la cheminée et d'une pièce de douze livres (environ 150 mm) disposée en chasse à l'avant. Ces canons, montés sur pivot, étaient dissimulés sous les écouteilles des fausses soutes, dont les panneaux s'ouvraient instantanément sous la pression d'un levier. Des mitrailleuses Lewis complétaient l'armement. Nous passons sous silence le petit canon placé bien en évidence à l'arrière et qui n'était là que pour la frime. Sans lui, le maquillage n'eût pas été complet.

Quant à la tactique des *Q-Boats*, elle était aussi audacieuse qu'habile. Pour déjouer les entreprises des espions, ces navires n'avaient pas de port d'attaches réguliers, et se gardaient bien de fréquenter les ports de guerre. Conservant leur nom d'origine (celui qu'ils portaient avant leur nouvelle affectation), ils continuaient à agir comme des caboteurs spécialisés dans le transport du charbon. Après avoir feint de prendre un chargement de houille dans quelque port du Pays de Galles ou de la région de Newcastle, ils gagnaient un rendez-vous au large, ou des torpilleurs les ravitaillaient en munitions. Par message sans fil, ils étaient avertis de la présence des sous-marins ennemis dans tel parage de la mer du Nord ou de la mer d'Irlande et la chasse s'organisait sans retard.

Dès que l'ennemi était aperçu, le petit vapeur donnait des signes manifestes d'effroi. Il virait de bord et feignait une fuite éperdue, tandis que les membres de l'équipage *visible* esquissaient vers le ciel des gestes désespérés, revêtaient leurs ceintures de sauvetage, s'apprêtaient à mettre leur canot à l'eau.

Assuré d'une victoire facile, certain qu'il n'avait à redouter que la petite pièce qu'il apercevait si nettement à l'arrière, le Boche, soucieux de ménager ses obus et ses torpilles, s'approchait assez près pour pouvoir tirer à coup sûr. Au premier projectile qui touchait le navire, celui-ci donnait aussitôt de la bande, grâce à l'ouverture d'une valve qui, laissant pénétrer l'eau dans un coffre approprié le faisait pencher du côté voulu. Enhardi, le pirate

se rapprochait encore. Que pouvait-il craindre ? Ne distinguait-il pas nettement des matelots qui, pris de panique, abandonnaient le navire en perdition en se jetant à l'eau ? Mais, soudain, de dessous les panneaux écartés, les trois pièces du *Q-Boat* entraient en jeu. Une pluie d'obus s'abattait sur le sous-marin, dont le sort était réglé en quelques minutes. Les capitaines ne découvraient leur jeu – et leur batterie – qu'avec des chances certaines de succès, et leurs pointeurs étaient les meilleurs de la marine royale. Si l'Allemagne ignora jusqu'à l'armistice l'existence du *Q-Boat*, c'est bien parce que tous les sous-marins qui eurent affaire à lui périrent corps et biens. Jamais un survivant ne revint au Kiel faire le récit de ces rencontres !

Qu'on ne s'imagine pas que les vaillants navires sortaient toujours indemnes de ces duels à mort ! Plus d'un fut éventré par des torpilles : mais l'issue du combat n'en devenait que plus rapide et plus sûre. Dès que le projectile avait porté, le pirate remontait en surface et s'avancait vers l'épave, non pour secourir les victimes, mais pour mieux jouir de leur désespoir et les narguer. Encore une fois, comment aurait-il pu se méfier ? Le navire était sur le point de couler : son pont disparaissait déjà sous l'eau ; un canot qu'il ferait bon mitrailler, emportait les survivants... Et le drame s'achevait avec la rapidité de l'éclair. Parfois, un seul coup de canon, tiré presque à bout portant, suffisait au dénouement, et il ne restait du redoutable pirate qu'une tache d'huile qui marquait l'emplacement de sa tombe liquide.

Puis, le *Q-Boat*, soutenu par son revêtement de liège et par ses compartiments étanches, regagnait tant bien que mal le port le plus voisin. Si sa machinerie avait été mise hors de service par l'explosion de la torpille, il attendait l'arrivée des destroyers qui, mandés par ses appels télégraphiques, accouraient à son secours.

L'Amirauté n'a pas encore publié les exploits des *Q-Boats*. Le récit promet d'être passionnant, si nous en jugeons par les très rares anecdotes rendues publiques jusqu'à ce jour. On cite un commandant qui, torpillé par un sous-marin très puissamment armé, le laissa s'approcher à moins de 200 mètres avant d'ouvrir le feu. Un premier obus décapita le commandant allemand, qui avait fait monter une chaise près de son kiosque pour jouir plus confortablement des incidents du naufrage. Le second projectile creva la coque du sous-marin, qui coula en l'espace de deux secondes.

On cite encore la fin héroïque du commandant d'un *Q-Boat* qui eut le ventre ouvert par l'explosion d'une première torpille. Une seconde acheva de disloquer le navire. Accroupi dans son kiosque d'observation, le vaillant capitaine Simmons comprimait à deux mains son affreuse plaie pour conserver la force de diriger la manœuvre. Patiemment, il attendit l'instant propice, commanda le feu, et eut la satisfaction de voir sombrer l'ennemi en quelques secondes. Mais son brave navire faisait eau de toutes parts ; les machines ne fonctionnaient plus. Il ordonna à l'équipage de s'embarquer dans les canots, et refusa de se laisser emporter.

« A quoi bon ? Vous ne débarqueriez qu'un cadavre. J'ai rempli ma tâche. Je meurs heureux et joyeux... »

Depuis que l'existence de ces chasseurs de sous-marins a été révélée, on commence à s'expliquer chez nos amis et voisins pourquoi plus de 40 Victoria Cross ont été distribuées à des capitaines de « charbonniers », alors que cette décoration si enviée n'a été décernée que 527 fois durant ces quatre années de guerre, tant à des militaires qu'à des marins.

Nous ignorons le nombre des *U* détruits par ces prétendus charbonniers. Mais, si l'on se souvient que l'effondrement de nos ennemis fut précipité par la sédition de Kiel, où les équipages de sous-marins, se sachant voués à une mort aussi certaine que mystérieuse, levèrent les premiers l'étendard de la révolte, on admettra que les *Q-Boats* contribuèrent puissamment à la victoire du Droit et de la Civilisation.

Les ruses du capitaine Gordon Campbell

Enfin, c'est pendant l'été de 1915, que l'amirauté britannique, imitée bientôt par la française, mit au point l'instrument de défense le plus dangereux auquel se fût jusque-là, heurté le sous-marin : le bateau-piège.

Dans les opérations navales du temps passé, il arriva fréquemment que de paisibles bâtiments à voiles fussent peints de façon à ressembler à des frégates, et dotés de faux canons en bois, qui leur donnaient un aspect redoutable : grâce à quoi ils pouvaient rentrer paisiblement au port avec leur cargaison sauve. En 1914, ce fut une méthode inverse qui fut appliquée. De pacifiques cargos se traînaient péniblement le long des routes patrouillées. Soudain, ils démasquaient leur artillerie. La flamme de guerre britannique montait au mât. Une grêle d'obus frappait le sous-marin, souvent blessé à mort, qui disparaissait pour jamais, dans les profondeurs.

Ceci n'était que le scénario. Il était sujet à d'innombrables variantes dans l'exécution. Elles supposaient toutes les gammes de l'héroïsme et de l'intrépidité. La préparation exigeait des soins infinis, des trésors de patience, d'ingéniosité, d'expérience.

En principe, tous les navires pouvaient servir de pièges et d'appâts à sous-marins. L'amirauté britannique a employé aussi bien d'innocents voiliers que de gros cargos : ces derniers eurent pourtant ses préférences. C'était le type de navire le plus banal, celui que les sous-marins rencontraient le plus souvent, au cours de leurs chasses, celui qu'ils recherchaient particulièrement, à cause de la cargaison, qu'ils coulaient ou capturaient. Ces cargos transformés travaillèrent, seuls, ou en liaison avec des bâtiments de guerre, surtout avec des sous-marins, naviguant en plongée, à proximité. C'est à cette collaboration que fut due, par exemple, la destruction de l'*U-40* et celle de l'*UC-27*. L'installation de l'artillerie était la partie la plus délicate de la transformation. Un canon de douze livres fut placé à l'extrême arrière, dans un petit abri, spécialement construit pour lui, et qui représentait un réceptacle de servo-moteur de gouvernail. Un tuyau de vapeur, qui venait du véritable servo-moteur, y amenait des bouffées de vapeur, pour faire croire qu'il s'agissait bien là d'un appareil, et non point d'un canon. Trois côtés de l'abri étaient mobiles, sur des charnières. L'arrière était relié au mât de pavillon. Au même instant où ils tombaient, le mât, avec les couleurs battantes, disparaissait automatiquement. Quand l'ordre de feu était donné, il suffisait de presser un déclic, à l'intérieur de l'abri. Le canon était paré à tirer quelques secondes plus tard. La mitrailleuse fut placée dans un faux poulailler, à l'arrière de la cheminée, sur le pont des embarcations. Les deux autres pièces de douze livres furent montées de chaque bord, dans des cabines fictives, construites à côté des autres, réelles, et pourvues de fausses fenêtres, utilisables pour la veille.

Vieux bateau dégoûtant, capable d'abriter une trentaine d'hommes, le cargo dut se transformer en unité de guerre, loger une dizaine d'officiers et une cinquantaine de marins. On y créa des appartements et des postes d'équipage confortables. Des couloirs, des trappes permirent à tous de courir à leurs postes de combat sans apparaître sur le pont. Des porte-voix reliaient chaque point du navire à la passerelle. La T.S.F., indispensable à un tel bateau, fut soigneusement dissimulée, car elle était encore peu fréquente à bord des vieux charbonniers. On camoufla l'antenne, en la constituant par un simple câble d'acier, formant étau entre les deux mâts : la descente au poste de T.S.F. passait par deux fils qui ressemblaient à une drisse de signaux.

La navigation d'un appareil cargo était minutieusement calculée. Quand il lui arrivait de passer plusieurs jours de suite dans la même région, l'équipage modifiait radicalement son aspect, dès la tombée de la nuit. Les marques des cheminées étaient changées, au moyen de tringles, de carrés, de cercles, préparés à l'avance. Le cargo battait pavillon neutre, vieille ruse classique, renouvelée du temps des corsaires : il hissait les couleurs nationales

à l'ouverture du feu.

Un maître comme Gordon Campbell perfectionna son système de truquage sur les divers bateaux qu'il commanda. Sur le *Vittoria*, cargo de 8000 tonnes, qui filait huit nœuds, il disposa d'une redoutable bordée d'artillerie : un canon de 102 m/m et trois pièces de douze livres. La partie supérieure du premier était cachée par un faux canot renversé ou par une toile, qui paraissait protéger une cargaison de pont. La merveille du bord fut un faux canon bien visible, semblable à tous ceux que portaient, à ce moment, les bateaux marchands, pour se défendre. On pouvait le pointer en direction, en hauteur, en faire n'importe quoi, sauf tirer. Campbell obtint de l'arsenal des dispositifs nouveaux, notamment des périscopes de tranchée, qui lui permettaient de voir de sa place, dissimulée au bout de la passerelle. Sur son dernier bateau, le *Dunraven*, l'installation de tubes lance-torpilles et de grenades sous-marines était extrêmement perfectionnée, mais si insolite pour un cargo qu'un premier-maître de la marine, venu un jour le visiter, ne put s'empêcher de s'écrier : « Vous, vieux lapin, vous ne savez pas vous servir de ces choses-là. »

La vie du bord était une perpétuelle mystification. Sur son premier bateau, Campbell était le seul officier de la marine militaire en activité. Les autres étaient des réservistes. Les marins étaient pour la plupart des pêcheurs ; il y avait même parmi eux un jardinier et un commis voyageur.

Tout l'équipage, depuis le commandant jusqu'au dernier soutier, devait avoir, en toutes circonstances, l'allure de marins du commerce, embarqués sur un sale charbonnier. Campbell portait un vieux paletot de marin, une casquette fatiguée, avec un bout de galon d'or passé : il laissa pousser sa moustache. Son propre cousin ne le reconnut pas. Les hommes descendaient rarement à terre, par prudence. Les filles ne voulaient pas se promener avec eux : ils étaient souvent traités d'« embusqués ». Une des joies de la vie de la mer était la rencontre de bâtiments de guerre anglais qui signalaient au cargo : « Veillez bien les sous-marins. »

Il fallut admettre une discipline spéciale. Extérieurement, le plus franc laisser aller était la règle. Les hommes erraient nonchalamment sur le pont, la pipe à la bouche. A l'intérieur, au contraire, régnaient la propreté et la promptitude militaire. Toute la vie du bord fut minutieusement réglée et truquée. Comme il arrivait fréquemment, au début de la guerre, que les capitaines des cargos emmenassent leur épouse en voyage, un matelot, déguisé en femme, était assis sous la passerelle et tenait un faux bébé dans ses bras. Un sous-marin, surprenant ce vieux bateau poussif, n'y voyait qu'un maître d'équipage, avec un chapeau melon, le charpentier, sur le gaillard d'avant, quelques soutiers qui traînaient sur le pont, en fumant et crachant, un cuisinier, qui vidait les ordures par-dessus bord.

On dut élaborer une tactique de plus en plus compliquée, à mesure que les premiers pièges étaient éventés, et que les sous-marins allemands se méfiaient d'avantage. La difficulté était d'amener le sous-marin à attaquer. Il préférait rester éloigné, à bonne portée de sa pièce, et commençait par bombarder le cargo. Le problème consistait à l'attirer le plus près possible. L'équipage jouait alors la scène – longuement répétée – de l'abandon du navire : elle était réservée au « détachement de panique ». Un canot revenait chercher un cuisinier, qu'on avait oublié, et qui hurlait à l'aide sur le pont. Le reste de l'équipage se précipitait aux postes de combat, auprès des pièces, aux machines. L'homme de barre se couchait par terre. Le commandant et le timonier rampaient, à plat ventre, d'un bord de la passerelle à l'autre, et regardaient ce qui se passait par des fentes. Tous devaient rester collés au pont jusqu'à l'ordre d'ouvrir le feu. La pièce paraissait très simple. Elle était extrêmement difficile à jouer. Il y fallait autant d'héroïsme que d'astuce. Campbell ne tarda pas à remporter des succès éclatants. Sa première rencontre sérieuse fut avec l'*U-68*, qu'il coula. Un mouvement suspect avait été signalé, par tribord, à 6 h. 40 : c'était un sous-marin. Le commandant continua sa marche

paisible. Tout le navire joua son rôle « d'appât vivant ». Le sous-marin lui décocha une torpille. Il ne fit rien pour l'éviter. Il lança un coup de canon. La pantomime se déclencha. La machine stoppa, la vapeur ; l'équipage se bouscula vers les canots. Le sous-marin n'était plus qu'à sept cent mètres : cible magnifique. Campbell lança le signal au sifflet. La flamme de guerre britannique se déploya au grand mât ; les côtés de l'abri du servomoteur, les parois des fausses cabines s'abattirent, en claquant. En quelques secondes, canons et mitrailleuses furent en action. Le sous-marin était resté en surface, panneaux ouverts. Il expia cette faute capitale. Criblé d'obus, un grand trou à l'avant, son périscope arraché, il sombra corps et biens. Campbell lut devant l'équipage la prière « pour remercier Dieu de la victoire. » Trois hourras furent poussés pour le Roi.

Par la suite, les destructions de sous-marins furent infiniment plus malaisées et dangereuses : telle, celle de l'*U-83*. Le 17 février, à 9 h. 15, la mer était calme : tout paraissait paisible. Campbell aperçoit soudain une torpille se diriger sur lui, lancée à grande distance. Il ne fait rien pour l'éviter, mais, au dernier moment, incline son navire pour qu'elle frappe juste sur la cloison arrière de la machine : aucun homme n'était touché, mais les deux tiers du navire allaient être envahis par l'eau. Le choc de la torpille jeta à terre quelques matelots. Le détachement de panique se précipita aux canots. Un périscope émergea à moins de deux cents mètres. Au milieu du plus grand désordre, admirablement simulé, tout l'équipage – dont un lieutenant de vaisseau, qui avait, comme c'était prévu, arboré la casquette de Campbell, et le gros maître d'hôtel qui s'était laissé lourdement choir sur deux camarades – , avait pris le large.

Mais la situation du *Farnborough*, devenu le *Q-5* (ces bateaux-pièges étaient désignés désormais par cette initiale), ne tarda pas à devenir extrêmement scabreuse. Il s'enfonçait rapidement par l'arrière : la mascotte du bord, le chat noir, jeté à l'eau par l'explosion, nageait le long du navire. Le compartiment de la machine était envahi. L'officier mécanicien et ses hommes se gardèrent bien d'apparaître et rampèrent dans le haut de la machine. Le sous-marin allemand montrait la plus vive méfiance. Il passa le long du navire à dix ou quinze mètres, pour l'examiner en plongée. Personne ne bougeait à bord du *Q-5*. Les hommes le sentaient s'enfoncer par l'arrière, mais restaient étendus, impassibles, collés au pont. A 10 h. 05, l'ennemi vint en surface, sur l'avant bâbord. Il n'était pas dans le champ de tir. Enfin, cinq minutes plus tard, qui parurent mortellement longues aux Anglais, et vingt-cinq minutes après le torpillage, il se présenta par le travers, kiosque ouvert : son commandant en sortait. Le pavillon de guerre anglais monta, une fois de plus, au mât ; trois canons de douze livres, un de six livres, toutes les mitrailleuses tirèrent. Quarante-cinq coups frappèrent soudain le sous-marin. Il coula avec son kiosque transpercé ; quelques hommes eurent le temps de se sauver, dans l'eau glacée. Victorieux, le *Q-5* s'enfonçait lentement. Il fut miraculeusement sauvé par sa cargaison de poutres, qui, s'imprégnant d'eau, le maintint à flot.

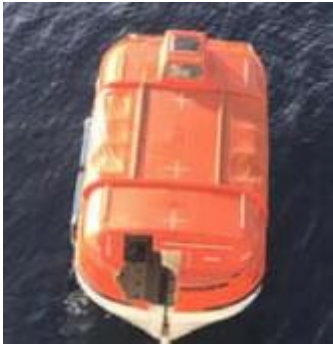
La même tragi-comédie se renouvela quelque temps plus tard sur le *Pargust*. Elle rapporta la croix de Victoria au navire. Ce ne fut que trente-six minutes après avoir été torpillé qu'il put tirer : si un seul des hommes étalés sur le gaillard d'avant avait bougé un muscle, la pièce était ratée. L'amirauté les félicita pour leur admirable courage, leur discipline et leur octroya une prime de mille livres. Les Anglo-Saxons payent l'héroïsme. Le chef-d'œuvre de truquage de Campbell fut son bateau suivant, le *Dunraven*, qu'il commanda de juin à août 1917. Le 8 août se joua le tour le plus épique de sa carrière. Au début, tout se passa comme d'habitude. Le sous-marin allemand canonna l'anglais pendant une demi-heure ; l'« équipage de panique » entra en jeu, le navire stoppa. Un coup malheureux de l'Allemand fit sauter une grenade. Deux autres incendièrent la dunette : une fumée noire s'en échappait. Le canon de 102 m/m et son armement étaient au-dessus de la soute à poudre. Impassible, Campbell n'ouvrait toujours pas le feu : la fumée de son incendie lui cachait le sous-marin. Au moment où celui-ci allait enfin bien se présenter,

l'arrière sauta. Campbell n'appelait toujours pas à l'aide. Il voulait jeter sa dernière carte : l'abandon du bateau-piège démasqué. Mais le pont en flammes était porté au rouge. Une autre torpille toucha le *Dunraven* : le sous-marin tourna pendant plus d'une heure autour de lui, et bombardait encore l'épave pendant vingt minutes. Au moment où le sous-marin allait enfin entrer dans le champ de tir d'un des canons, et où Campbell croyait « l'avoir », l'Allemand plongea et disparu. Cet exploit fut le plus magnifique de cet équipage héroïque. Mais jusqu'à la fin de la guerre, il manqua toujours à Campbell et à ses hommes la récompense la plus précieuse aux poilus, le « motif ». Quand, à terre, on leur demandait la raison de leur croix, ils prenaient un petit air modeste, et ne répondaient pas.

Inséré 22/06/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 22/07/19

Lifeboat Damaged After Falling from Carnival Cruise Ship

By Emrys Thakkar



One of the lifeboats has fallen from **CARNIVAL DREAM** while the ship was at sea in the Gulf of Mexico on Saturday afternoon heading back to New Orleans. Thankfully no crew members were on board the small boat at the time and it is believed the lifeboat just broke free from the cruise ship. Passengers have been posting on social media of the damaged lifeboat which has a large hole at the front. The Carnival cruise ship turned around and came to a stop. According to the Mum's Travel Blog, the incident occurred at around 2:00 PM and ship officers could be seen with binoculars having a good look at the lifeboat which

had floated away from the ship. The site went on to mention that the crew launched another lifeboat to go and investigate. There were three crew members and one had a large stick to bring the stricken boat alongside. After at least an hour it was decided to leave the damaged lifeboat at sea as it was impossible to connect and raise back to the **CARNIVAL DREAM**.



Source : [cruise hive](#)

This is not the first time that a lifeboat fell off of a cruise ship.

Earlier this year, a lifeboat on P&O's *Arcadia* broke from its cabling and fell from its davits into the sea while the cruise ship was in Ponta Delgada, Azores.

Last year, a lifeboat broke free from Royal Caribbean's *Grandeur of the Seas* in the port of Charleston due to a frayed cable.

In 2013, a cable to a lifeboat on Royal Caribbean's *Allure of the Seas* snapped while the cruise ship was in Nassau. All of these incidents occurred when there were no passengers or crew members aboard the lifeboats. Unfortunately, most lifeboats failures occur as they are being improperly raised or lowered with crew members aboard them.

In September of 2016, two crew members were killed and other crew members were critically injured after a lifeboat fell from the *Harmony of the Seas*, which was docked in Marseilles, France. Five members of the ship's navigation crew were on board during a drill when the lifeboat became detached and fell ten meters into the water.

Eight crew members were in a lifeboat during a drill in 2013 on the *Thomson Majesty* cruise ship when the lifeboat plunged 60 feet into the water. The lifeboat landed upside down. 5 of the crew were killed and 3 were injured.

In July of 2016, a rescue boat drill resulted in the boat falling into the water with four crew members from the *Norwegian Breakaway* while the cruise ship was in Bermuda. Two crew members were killed and two other seriously injured.

Between these two events, there have been several other lifeboat mishaps. In January of 2016, a cruise ship tender boat on the *Balmoral* operated by Fred Olsen Lines malfunctioned, during a scheduled boat training drill while the cruise ship was docked in Funchal, Madeira. Fortunately, no one was injured.

In August 2015, an excursion boat from the *Costa Mediterranea* (photo right) apparently broke a cable while it was being lowered in Montenegro. [Photographs](#) sent to me shows what appears to be a lifeboat dangling on the side of the Costa cruise ship. In October 2014, a rescue boat on the *Coral Princess* was being raised on davits with two crew members aboard when a cable snapped and a crew member was killed.



There is a popular saying that lifeboat drills kill or seriously injure more people than save lives.

Annex VI of Marpol 73/78 - Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships

MARPOL Annex VI, "Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships", was adopted by the 1997 Conference of the Parties to the MARPOL Convention. This Annex will enter into force on 19th May 2005, following the ratification of the convention by Samoa on 18th May 2004, fulfilling the requirement of 15 countries representing at least 50 per cent of the world's gross tonnage.

Air pollution

While land-based industry has been subject to strenuous emissions regulations over the past decades, air emissions from sea-going ships' machinery has so far been largely unregulated. As a result, according to EU statistics, ships have become the single biggest source of sulphur dioxide (SO₂) within the EU. The US EPA (US Environmental Protection Agency) reports similar findings, i.e., that the proportion of air pollutants released which can be attributed to the shipping industry is increasing. MARPOL Annex VI aims to reduce emissions from ships through international regulations, which hopefully will discourage states from enacting unilateral regulations problematic to the shipping industry.

MARPOL Annex VI regulates the emission to the atmosphere of specified pollutants from ships, including nitrogen oxides (NO_x), sulphur oxides (SO_x), volatile organic compounds (VOCs), polychlorinated biphenyls (PCBs) and heavy metals, and chlorofluorocarbons (CFCs). These substances contribute to environmental problems including acidification/acid rain (NO_x, SO_x), eutrophication or oxygen depletion of inland and some coastal waters (NO_x), the creation of ground level ozone (VOCs and NO_x), the depletion of atmospheric ozone (CFCs) and the accumulation of PCBs and heavy metals in the food chain – i.e., a wide range of both regional and global environmental concerns.

When Annex VI enters into force shipowners must ensure that all ships of 400 GT or above, and all platforms and drilling rigs engaged in voyages to ports and waters where the MARPOL convention applies, have a valid International Air Pollution Prevention Certificate (IAPPC) confirming compliance with both the equipment and operational requirements of Annex VI. The certificate is issued on behalf of the flag state. As with other MARPOL certificates, the states will in most cases delegate the certification to the classification societies. A grace period is provided for ships in service to obtain the necessary certificate; in which case the IAPPC initial survey is to be undertaken no later than the first scheduled dry-docking thereafter, although in all cases within three years of the date of entry into force.

Regulations



Some of the relevant regulations include: Regulation 12 – Prohibits the use or release of ozone-depleting substances (CFCs). New installations containing ozone-depleting substances are prohibited on all ships; however, existing installations containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) are permitted until 1st January 2020.

Regulation 13 – Restricts NOx emissions from diesel engines according to a corresponding technical code and applies to engines with a power output of more than 130 kW, installed or subject to a “major conversion” after 1st January 2000 (except emergency generators). NOx emission from an engine is closely related to the design of the engine. Classification societies have taken this into account for some years already. The quality of the fuel itself also has a significant impact on the NOx emission level, and is addressed in regulation 18.

MARPOL Annex VI aims to reduce emissions from ships through international regulations.

Regulation 14 – Restricts SOx emissions from ships by introducing a maximum sulphur content in marine fuels of 4.5 per cent. In addition, MARPOL Annex VI identifies SOx emission control areas (SECA). In these areas the maximum sulphur content of marine fuels used is 1.5 per cent. The Baltic Sea is the only area that is defined as a SECA in Annex VI. However, the North Sea has met the necessary criteria to be declared a SECA after the entry into force of the Annex. Furthermore, there may be other areas, i.e., areas to the west of the British Isles, west of continental Europe, US coastal waters or the Mediterranean, in total or in part, which may be proposed as SECAs in the near future. From the above, it is apparent that vessels may have to carry several grades of fuel oil, and thus overcome related potential practical problems.

Regulation 15 – States that in ports where there is a need to control the emission of VOCs, there is also a requirement for the ports to ensure appropriate recovery facilities are available.

Regulation 16 – Prohibits the incineration of certain substances, including; PCBs, garbage containing traces of heavy metals, refined petroleum products containing halogen compounds and residues from MARPOL Annex I, II and III cargoes.

Regulation 18 – Contains standards regarding the quality documentation requirements for fuel oil. The fuel oil must be free from inorganic oil, is not to include added substances or chemical waste and is not to exceed the sulphur limits of 4.5 per cent or 1.5 per cent. With respect to documentation, a bunker delivery note must be issued and retained specifying, among others, the oil-product name, density at 15 degrees Celsius and the sulphur content.

Failure to comply

Ships found not to be in compliance with Annex VI, once it enters into force, may be detained by port state control inspectors. Also, sanctions for violations, most likely fines, may be determined by local law where the violation occurs or the law of the flag state.

Potential fines received as a result of the failure to comply with Annex VI will probably not fall within the scope of P&I cover, as they concern operational emissions as opposed to accidental releases of a pollutant. Nevertheless, any incidents reported will be considered on a case by case basis.

In light of the implications MARPOL Annex VI has on the required fuel oil quality in given areas, it is recommended that owners consider the relevant charterparty terms to protect their position with respect to potential fines and/or charterparty disputes. BIMCO have drafted a relevant clause in this respect, the BIMCO Fuel Sulphur Content Clause for Time Charter Parties.¹

Conclusion

MARPOL Annex VI will enter into force eight years after it was adopted, and some parties would argue that certain provisions are already out of date. Specifically the 4.5 per cent sulphur limit for fuel oil is not considered particularly ambitious by legislators, as reportedly the average sulphur content of marine fuel globally is 2.6-2.7 per cent.² In comparison, the EU Commission is working with a draft proposal limiting the sulphur content of marine fuel used by inland vessels and by sea-going ships while at berth in EU ports to 0.2 per cent, and 1.5 per cent for vessels trading in the Baltic Sea, North Sea and the English Channel as well as fuels used by passenger vessels on regular services between EU ports. Consequently, it seems probable that emissions levels may be restricted further by identifying new emissions control areas once the Annex has come into force.

When MARPOL Annex VI comes into force next year as the last of the six annexes, MARPOL will provide a comprehensive set of international regulations related to ship-generated pollution.

1 "Fuel Sulphur Content Clause for Time Charter Parties – Notwithstanding anything else contained in this Charter Party, the Charterers shall supply fuels of such specifications and grades to permit the Vessel, at all times, to meet the maximum sulphur content requirements of any emission control zone when the Vessel is trading within that zone. The Charterers shall indemnify, defend and hold harmless the Owners in respect of any loss, liability, delay, fines, costs or expenses arising or resulting from the Charterers' failure to comply with this Clause. For the purpose of this Clause, "emission control zone" shall mean zones as stipulated in MARPOL Annex VI and/or zones regulated by regional and/or national authorities such as, but not limited to, the EU and the US Environmental Protection Agency."

2MEPC sulphur monitoring programme.

Inséré 24/06/19 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 24/07/19

Lifeboat safety handbook published

The launch and recovery of boats from ships is a vast subject and one that has not previously been examined in detail, The Nautical Institute claimed.

To counter this, The NI has announced the publication of 'Launch and Recovery of Boats from Ships'.

Launching, operating and recovering small boats is often outside the expertise of crew and can require considerable skill and seamanship. Practice drills rarely provide a realistic

simulation of emergencies. An increasing lack of experience and some well-publicised accidents during practice have undermined crews' confidence in using the equipment. Reluctance to take part in practice launches serves to further erode safety.

In 'Launch and Recovery of Boats from Ships', author Dag Pike sets out good practice and explains in clear language the techniques and systems that can improve manoeuvres. The book reviews the equipment available and assesses both its benefits and its potential drawbacks.

At the launch held at the UK's Warsash Maritime Academy, Capt John Lloyd, NI CEO, commented: "For generations, seafarers have been faced with the challenge of the maintenance and testing of lifesaving appliances to ensure their readiness for use in emergencies. At the same time crews have to recognise that their deployment, even in controlled circumstances, is never risk-free. This book guides the mariner towards best and safest practice in the management and operation of launching and recovering boats at sea."

Having experienced his first shipwreck at the age of 18, Capt Pike has the experience to lend weight to his valuable insights into the best use of existing systems and the potential for their improvement. After serving as Captain of Trinity House lighthouse tenders, he went on to become an Inspector of Lifeboats with the UK's Royal National Lifeboat Institution (RNLI) and was responsible for some 50 lifeboat stations.

Capt Lloyd added: "The Nautical Institute hopes this book will become a key source of reference for those seeking to improve the safety of their personnel on board and will result in better understanding of how to launch and recover boats safely."

During January, 2018, this publication is The Nautical Institute's Book of The Month, available at a discounted price of £15.

Inséré 25/06/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 25/07/19

Loods- en bootmannenbedrijf Brabo pakt uit met een primeur

Loods- en bootmannenbedrijf Brabo pakt uit met een primeur: het zet vanaf nu een volledig elektrische werkboot in bij het aanmeren van schepen. Ook op andere terreinen wil Brabo verduurzamen, onder andere door de bouw van energiezuinige wachtlokalen.

Het Brabo-hoofdkwartier aan de Antwerpse Noorderlaan zat gisteren afgeladen vol voor wat Brabo een wereldprimeur noemt: de voorstelling van haar eerste volledig elektrisch aangedreven werkboot. Het opvallende gele scheepje is 9,40 meter lang, 3,10 meter breed en kan twee uur aan een stuk varen op vol vermogen. De operationele inzet bedraagt vier uur, net als de laadtijd. De boot werd ontworpen in nauwe samenwerking met de Nederlandse scheepsbouwer J. Schlieker & Zonen, met wie Brabo al jaren nauw samenwerkt.

Prijs

Nog voor het scheepje officieel in dienst genomen wordt, heeft het al een prijs beet: de Sustainable Mobility Award van de Belgische Energie- en Milieuprijzen. De focus op duurzaamheid is mede ingegeven door de grotere nadruk die havenbedrijven zijn gaan leggen op dat aspect, weet commercieel directeur bij Brabo, Koen De Groof. "Ook bij het

toekennen van concessies speelt duurzaamheid een steeds grotere rol. Brabo haalde recent een Antwerpse concessie binnen, maar over acht jaar herhaalt het proces zich. In de tussentijd moeten we ervoor zorgen dat de duurzaamheid in ieders DNA zit. Zo willen we de ISO-normen 14001 voor milieu, 50001 voor Energie en 45001 voor veiligheid halen. Ook investeerden we in snelle boten voor het vervoer van onze personeelsleden, om ritten met dienstwagens te beperken."

Vloot elektrisch

In de toekomst wordt een groter deel van de Brabo-vloot elektrisch gemaakt. "Een volledig elektrische vloot is nog niet mogelijk, omdat we op sommige trajecten erg lange afstanden maken. Maar over enkele jaren vaart de helft elektrisch. We kijken ook of bestaande boten kunnen worden omgebouwd naar boten met een elektrische aandrijving, maar dat is een technische uitdaging."

Ook aan de wal verduurzaamt Brabo: op drie plaatsen komen nieuwe wachtlokalen die gebouwd worden volgens de BEN-norm (Bijna Energieneutraal). Op het dak komen zonnepanelen en het ontwerp is gericht op snelle aanpassingen voor een hogere bezettingsgraad. Het energieverbruik wordt geschat op "twee keer dat van een haardroger". Kostprijs: 600.000 euro per locatie.

Inséré 26/06/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 26/07/19

MSC's nieuwe recordschepen 'MSC Gülsün' en 'MSC Mina'

MSC's nieuwe recordschepen 'MSC Gülsün' en 'MSC Mina', met een capaciteit van ruim 23.000 teu, vertrekken op respectievelijk 8 en 30 juli in Noord-China op maidentrip naar Noord-Europa. Ze gaan varen in de AE10/Silk Service van 2M.

De AE10/Silk Service van de 2M-partners Maersk en MSC focust in de westboundrichting op export uit China, Zuid-Korea en Zuidoost-Azië naar de Westmed, Noord-Duitsland en de Baltic. De 'MSC Gülsün', die momenteel al aan het proefvaren is (foto), zal op 8 juli beginnen laden in Xingang. De volgende aanloophavens worden Qingdao, Kwangyang, Ningbo, Shanghai, Yantian en Tanjung Pelepas.

In Europa gaan de megamaxschepen uit deze dienst lossen in Algeciras, Bremerhaven en Gdansk. De terugreis naar Noord-China begint met een tweede aanloop van Bremerhaven en vervolgens Rotterdam, waar wordt geladen voor Tanjung Pelepas, Shanghai en Xingang als starthaven voor de volgende reis.

'Megamax 24'

De 'MSC Gülsün' is de eerste uit een reeks van zes recordschepen die Samsung Heavy Industries nog allemaal dit jaar zal opleveren. De 'MSC Mina' die eind juli de vloot van de AE10/Silk Service vervoegt, is de eerste uit een reeks van vijf die Daewoo bouwt. De huidige vloot van de AE10/Silk-dienst bestaat uit dertien schepen met een capaciteit van 18.340 tot 20.568 teu. De nieuwe recordschepen van MSC zijn in vergelijking met de huidige megamaxschepen uit deze Verre Oostendienst nog zo'n 3.000 teu groter in nominale capaciteit, omdat ze 61,4 meter breed zijn. Dat betekent dat ze bovendecks 24 rijen containers in de breedte kunnen laden, wat een rij meer is dan bij schepen van 20.000 teu.

De Franse scheepvaartanalist Alphaliner noemt de nieuwe recordschepen 'megamax 24' tonnage. Het cijfer 24 verwijst naar het feit dat deze boten 24 containers van 40' in de lengte achter elkaar laden, 24 rijen in de breedte en ook nog eens 24 in de hoogte met telkens twaalf in de ruimen en twaalf bovendeks. Behalve MSC hebben ook CMA CGM (negen) en HMM (twaalf) 'megamax 24'-schepen in aanbouw.

Inséré 28/06/19 DOSSIER Enlevé 28/07/19

Crew Welfare: Connectivity Impact on Crew Behaviour

The impacts of onboard connectivity on the ebbs and flows of life at sea are not as straightforward as they might first appear, according to a qualitative study initiated jointly by the Sailors' Society and Inmarsat.

Numerous surveys have attempted to measure the uptake of connectivity in the commercial shipping fleet. These statistical analyses paint a broad brush picture illustrating the increasing prevalence of broadband at sea. They successfully reveal too the general upward trend in capability, reflecting the heavy investments that satellite communications providers, like Inmarsat, have made in their infrastructure to make their services more reliable and affordable.



They also hint at the value seafarers accord to onboard Internet access. However what these market research exercises offer in breadth they lose in depth, due to limitations inherent to statistical analyses. For this reason, Inmarsat partnered with the Sailors' Society, an international charity organisation that campaigns vigorously on crew welfare issues, to look behind the headline statistics and construct a more nuanced understanding of how onboard connectivity, or lack thereof, impacts on seafarers lives.

"Statistics provide a good indication of how far we've come. But the focus on quantitative metrics such as number of units installed or average monthly download volumes cloaks the transformative impact these systems are having on seafarers," said Drew Brandy, SVP, Market Strategy, Inmarsat Maritime. To explore this human dimension, the organisations turned to a team of researchers with backgrounds in anthropology from the Royal Holloway University in London to conduct a qualitative study into the subject.

In contrast to online surveys, the study's authors spent time on two containerships to conduct in-depth interviews with the multinational seafarers aboard. Crucially, conversations took place across the full crew hierarchy from the Master and Chief Engineers to the deck hand and oiler, as well as any cadets onboard. "Involving all ranks and nationalities was pivotal to gauging differences in experience and capturing a realistic snapshot of life on a modern vessel," said Mr Brandy.

Today, connectivity is about more than email, web-surfing or logging on to social media. It is linked to safety, training and continuing professional development, and mental health. By bringing to bear anthropological research methods, the idea was to tease out how the availability of communications tools affects crew behaviour and, by extension, the relationship with productivity, self-esteem and wellbeing.

One criticism levelled at always-on connectivity is that it risks disrupting work and rest patterns. Not only is this fear unfounded, according to the Royal Holloway researchers: the opposite is true. If the only time crew can contact family is through personal mobile phones, they will place that call as soon as the ship enters signal range, regardless of the time of day, workload or rest hours. For seafarers in an environment with patchy or non-existent connectivity, prioritising it when it is available is an understandable behavioural adaptation. "People exhibit the same response on land," observed Mr Brandy. "It's a feeling everyone who owns a smartphone can relate to. But the compulsion for seafarers who've been out of signal for days or possibly weeks is much, much greater."

Greater Internet access has also been blamed for causing crew members to retreat into their cabins, where they go online instead of spending downtime more wholesomely socialising with their colleagues. However, the new research suggests broader factors are involved. While ships are nowadays fitted with communal recreational facilities ranging from televisions and videogames, to karaoke machines and gyms, participants said these are not enough to check the boredom of a long voyage. The introduction of restrictive policies on alcohol consumption was also raised. As one participant summed it up: "Connectivity hasn't damaged social cohesion; smaller crews, ship architecture, and less time in ports have."

On one ship the researchers spent time aboard, crew Wi-Fi was rationed to 50Mb per week. Given that an average web-page today weighs in between 2.5 and 5Mb, the crew quickly learned to conserve their quota. Most reported restricting themselves to instant messaging services such as WhatsApp and regional variants thereof. Besides offering a higher signal-to-noise ratio, such utilities reveal a preference for meaningful communication with family and friends, rather than aimless web-surfing to pass the time.

Frequent home contact allows crew members to maintain a stronger connection with family life. Moreover, the researchers suggest, it allows them to stay 'in control' of their lives; thus, minimising feelings of separation and missing out on important life events. It also eases the transition back into home life when returning from sea.

The corollary of this de-stressor effect is that a lack of connectivity can amplify other stresses, such as those caused by financial issues, family strains, and isolation – regardless of crew rank. "Wi-Fi gives them the option to call home at a time when the ship is less busy and resolve these problems without the additional pressure and workload during a port call," says Mr Brandy.

Many respondents deem the absence of quota roll-over to be 'unfair'. Consequently, they spend time and energy constantly tracking their own data usage and searching for low data consumption apps to make their weekly MBs last longer. Meanwhile, crew frugal enough to have quota remaining at the end of the week sometimes shared it among colleagues so that it wasn't wasted – an altruistic behaviour that the researchers say can

actually boost social cohesion. The personal email accounts allocated by the shipping company were mostly eschewed, due to a perception of being monitored.

The study also found that crews on the ships without Wi-Fi relying on mobile network coverage when close to shore will buy local SIM cards in port, despite knowing they were being ripped off in a sellers' market. One result was collective frustration that shipping companies fail to appreciate the impact of connectivity on wellbeing and being to function effectively in modern society. However, fieldnotes gathered during the research also indicated that perceptions and expectations are out of sync with the reality of usage restrictions, even on ships with broadband access.

In its recommendations, the report urges shipping companies to rethink restrictions on internet use to give more flexibility to the apps seafarers want to use. Where restrictions are necessary, they should consider the effect on crew behaviour and be well-explained, as constantly moving in and out of connectivity causes unnecessary stress, disrupts sleep and work routines, with a negative impact on crew wellness and performance.

While by no means a complete answer to mental wellbeing, instant, regular and dependable contact with family and friends builds emotional resilience among seafarers, according to study, whose findings result from commentary provided by seafarers themselves.

Inséré 30/06/19 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 30/07/19

DE KRIEGSMARINE AAN DE BELGISCHE KUST (I)

Verovering van de westelijke kustlijn Nadat de Duitse Wehrmacht de geallieerde Engelse, Franse, Nederlandse, Belgische en Poolse strijdkrachten overdonderende verliezen hadden doen lijden in de beginperiode van Wereldoorlog II, stond de weg open naar de verovering van de Belgische westkusthavens. De tactisch schitterend uitgevoerde Blitzkrieg culmineerde in een succesvol hoogtepunt wanneer de restanten van het British Expeditionary Force (B.E.F.) en het Franse landleger te Duinkerke gedwongen werden om langs de zee te ontsnappen. Bijna 350.000 man konden geëvacueerd worden, maar wel ten koste van tonnen militair materiaal en het verlies van bijna 250 schepen.

Toen het merendeel van West-Europa in Duitse handen was gevallen begon de moeizame taak van heropbouw en het aanleggen van een defensieve gordel van beton, staal en mijnen langs de Atlantische kust van Biaritz tot Noorwegen.

De Belgische havens speelden slechts een minieme rol in dit groots project. In tegenstelling tot Wereldoorlog I, waarbij het zwaartepunt en belang van de overwinning op zee afhingen van het al of niet bezetten van de Vlaamse havens, was de situatie in 1940 volledig anders. Vooral aan de Franse Atlantische kust werd er koortsachtig gewerkt om basissen voor U-boten en grote oppervlakteschepen uit te bouwen. St.-Nazaire, La Rochelle, Lorient, Brest, Cherbourg en Le Havre zullen altijd in de geschiedenis geboekt staan voor de vele haveninstallaties en bevoorradingsplaatsen waar de grijze wolven hun toevlucht zochten. Zelfs de bezette havens van onze noorderburen wogen diep in belang door voor zowel de kleine als grote oppervlakteschepen van de Kriegsmarine. Rotterdam, Hoek van Holland, IJmuiden, Scheveningen bleven voor de Britten een doorn in het oog aan hun oost-en noordkust. Naar het einde van de oorlog toe speelden Den Helder en de havens langs de Waddeneilanden een toenemende defensieve rol.



Mijnen op het achterschip van een torpedoboot

Maar Belgische kust was toch niet onbelangrijk. Onzekust was op nauwelijks 30 zeemijlen van de havens waar schepen van de Royal Navy voor anker lagen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat veel belangrijke aanvallen, mijnenleg en -ruimoperaties ingezet werden vanaf onze kust. Vele Schnellboot- en Raumbootflotieljes, Vorpostenboten, Sperrbrechers en de occasionele torpedoboten en torpedobootjagers vonden hun toevlucht in de Belgische havens. Oostende werd uitgebouwd tot een steunpunt, een Stützpunkt, en herbergde afwisselend verschillende eenheden van de kleine oppervlaktevloot. De achterhaven werd zelfs voorzien van een vierdubbele betonnen overkraging waarin 8 Schnellboten tegelijk geherbergd konden worden. De Duitse admiraliteit bouwde Oostende uit tot een steunpuntgroep en niet zoals vroeger gepland was tot een ware vesting. Hiervoor beschikte het opperbevel over te weinig reserves aan manschappen, voorraden en materiaal.

Nadat de Franse en Belgische kusten in Duitse handen waren gevallen, begon de heropbouw van de vernielde havens en de berging van de gezonken schepen. Vanaf juni 1940 meerden de eerste oppervlakteschepen van de Kriegsmarine af in Oostende, Zeebrugge en Brugge. Het waren kleine mijnenvegers, de Raumboten. Het

belang van Oostende als voorpost voor de strijd in het Kanaal bleek al in juli 1940 toen 5 Schnellboten, de S24, S31, S34, S35 en S37 van het tweede Schnellbootflotielje, onder het bevel van Korvetten Kapitein Rudolf Petersen, zich bij de kleinere Raumboten voegden. In augustus 1940 was Oostende voldoende als oorlogshaven uitgerust om Schnell- en Raumboten, Sperrbrechers, Vorpostenboten en Hafenschutzschepen te herbergen. Het opperkommando van de Stützpunktgruppe Oost-ende stond onder bevel van Kapitänleutnant zur See Schneider. Deze post behield hij tot de overgave van de Vlaamse havens in 1944. Gedurende de vier volgende jaren namen deze schepen deel aan ontelbare offensieve acties. Ze voerden vooral mijnenruim- en legoperaties uit, aanvallen op de handelsscheepvaart in de geallieerde konvoiroutes, beschietingen van belangrijke havens en in het algemeen "het leven voor de Engelsman moeilijk maken".

Ook belangrijk was de defensieve rol die ze speelden bij hun eigen konvoien die manschappen en materiaal vervoerden. Hiernaast leverden ze de belangrijke flankverdediging in belangrijke operaties. Als voorbereiding voor de nooit uitgevoerde operatie "Seelówe" (de invasie van Engeland), waren verscheidene torpedoboten, waaronder de Falke, Iltis, Jaguar, Greif en T35, alsook de mijnenleggers Kónigin Luise, Preussen, Roland en Grille begin september 1940 samengetrokken in Belgische havens .

Ook bij het begeleiden van belangrijke schepen door het Kanaal, speelden de kleine eenheden een beslissende rol, zoals bij operatie "Cerberus", waarbij de slagschepen Scharnhorst, Gneisenau en Prinz Eugen veilig terug in Duitse wateren geraakten nadat de Britse zee- en luchtmacht hen de uitvaart uit Brest trachtten te verhinderden. De hulpkruisers Komet en Widder, die van Wilhelmshaven naar de Atlantische Oceaan

afzakten, kregen ook dekking van de kleinere eenheden bij hun vertrek op kapervaart begin 1941 en 1942. De eerste verging met haar 350-koppige bemanning ter hoogte van Cherbourg.

Oostende als voornaamste steunpunt in Vlaanderen

Oostende viel in de avond van 28 mei 1940 tijdens hoogtepunt van operatie "Dynamo", de evacuatie van Duinkerke, in Duitse handen.



De
eerste

Een 10,5 cm kanon op het voorschip van een Minensuchboot.

Schnellboten voeren de Oostendse haven in juli 1940 binnen. In augustus volgden kleinere, maar even belangrijke, eenheden van de oppervlaktevloot. Tegen het einde van het tweede oorlogsjaar begon men aan de constructie van een Schnellbootbunker op het uiteinde van het Zeewezendok. Hij was opgetrokken uit gewapend beton met een overkraging van anderhalve meter dikte en kon 8 vaartuigen herbergen. Het geheel was overtrokken met een camouflagenet en zwaar verdedigd door geschutsbunkers en stellingen met luchtafweer. Voor grotere oorlogsschepen dan torpedoboten was de haven niet toegankelijk.

Op het einde 1940 kreeg de 4de Sperrbrecherflotielje, naast Duinkerke, Boulogne en Le Havre, ook Oostende als uitvalsbasis. Hun kommando was in Brugge en de vloot vertegenwoordigde een sterkte van 20 vaartuigen. Tegen 1942 was dit aantal geslonken tot 9 schepen. Het flotielje werd ontbonden in juli 1943.

In Oostende waren in 1941 nog de 2de Vorpostenbootflotielje, onder bevel van Fregattenkapitein Diederichs, de 3de Raumbootflotielje onder Kapiteinleutnant Heydel en de 16de Minensuchflotielje onder Korvetten Kapitein Marguth ondergebracht.

Verskillende Schnellbootflotieljes losten elkaar af in Oostende. Het waren de 2de, 3de, 4de, 5de, 6de en 8ste flotieljes. De 36ste Minensuchflotielje voegde zich bij de 16de in hetzelfde jaar en stond onder bevel van Korvetten Kapitan Walther Josephi tot december 1942. Hierna namen Korv.Kapt. Palmgren, Behrmann, Grosse en tenslotte Reinhold achtereenvolgens de taak over tot de ontruiming in mei 1944.

Naast de 3de Raumbootflotielje liepen ook de 2de, 4de, 7de, en 8ste Oostende op verschillende tijdstippen aan en stonden onder het bevel van Korv. Kapt. Boit. Tenslotte mogen we de Hafenschutzflotielje niet vergeten die de vele, vaak ondankbare taken in en vlak buiten de havenmond moesten vervullen. Deze vloot was samengesteld uit kleine in beslaggenomen vaartuigen gaande van vissersloepen, yachten tot sleepboten en aken. Ze kregen de beginletters H. S., wat dus Hafenschutz betekent. Deze initialen werden aangevuld door de aanduiding van het land en de haven van herkomst. Voor Oostende betrof het F. O., zijnde Flandern-Oostende. De verantwoordelijkheid werd hier overgedragen aan Kon., Kap. Theodor Dralle.

Wrakstudie

Bij de studie en identificatie van vergane schepen, kan de onderzoeker-duiker voor vele moeilijkheden komente staan. Het wrak stelt meestal niet veel herkenbaars voor. Bovenbouw en delen van de romp zijn verdwenen door het langdurig blootstaan aan de elementen zoals stroming, elektrolyse, verzanding... Maar menselijke factoren veroorzaken soms nog de meeste schade. Hierbij denken we aan de sleep- en schakelnetvisserij en de berging of dynamitering van wrakken die een hinder voor de scheepvaart vormen.

Indien een wrak zijn identiteit niet door uiterlijke kenmerken prijsgeeft, dan moet men overgaan tot het recupereren van voorwerpen die van een naam of een datum voorzien zijn. Wrakken van deze eeuw kunnen even belangrijk zijn als de Romeinse koopvaarder of de Middeleeuwse kogge. Vandaar dat een studie van deze wrakken noodzakelijk is, en tijd dringt bij het karteren, registreren en identificeren van de stalen vaartuigen van de "Vergeeten Vloot" in onze wateren.

TORPEDOBOOTJAGERS EN TORPEDOBOTEN

Madchen für alles

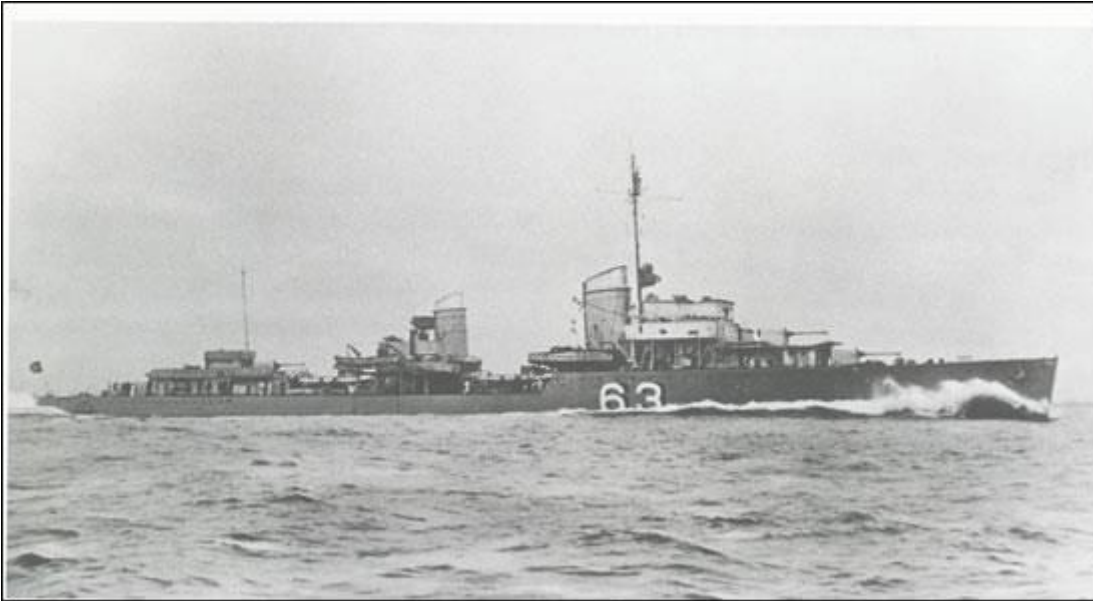
"Meisjes voor alle dienst" was bij de Kriegsmarine de populaire naam voor de "grootsten" onder de kleine oppervlaktevloot. Torpedootjagers en torpedoboten waren geschikt voor allerhande taken op zee. Ze werden als helpers voor de zwakkere schepen ingezet, dienden als de ogen en oren van de vloot en met hun luister- en sonarapparatuur dienden ze als scherm tegen op de loer liggende onderzeeërs.

Met hun snelheid van 38 knopen kon een vijand bliksemsnel aangevallen worden. Het slagschip met de torpedo, een onderzeeboot met diepzeebommen, vliegtuigen en kanonneerboten met snelvuurgeschut en vijandelijke havens, ankerplaatsen en vaarroutes met mijnen.

Zo was de torpedootjager met zijn geconcentreerde bewapenings toch een lichtgewicht inde zeeslagen. Ze beschermden de scheepvaartroutes en de hun toevertrouwde "kudde" schepen. Zelfs de verouderde torpedootjagers dienden nog in Wereldoorlog II als mijnenleggers- en vegers, anderen als troepen- en materiaaltransporten. Sommigen werden uitgerust met platformen voor watervliegtuigen.

Door de aanwezigheid van torpedootjagers en torpedoboten behielden belangrijkere schepen hun zekerheid. Ze begeleiden hulpkruisers, blokkadebrekers en slagschepen op huntochten. Eén van hun laatste grote acties was iets waarvoor ze nooit bedoeld waren; de evacuatie van tienduizenden burgers en militairen uit het oostelijk deel van de Reich op de vlucht voor het naderende Rode leger. Deze schepen doken in alle oorlogstheaters op, van de Noordelijke IJzee via de Noordzee, Baai van Biskaje, de Atlantische Oceaan tot de Middellandse Zee. Bruno Heinemann en Wolf waren twee van deze schepen. Alhoewel hun basis geen Belgische haven was, (Brest en Duinkerke) speelden ze toch een grote rol in de

zone voor de Belgische kust. Hun wrakken liggen nu op de Frans-Belgische zee grens en vormen een geliefkoosde trekpleister voor Belgische sportduikers.



*Links: De besneeuwde 12,7 cm geschutsstukken van de Bruno Heinemann (links).
(Verzameling Marineschule Mürwik)*

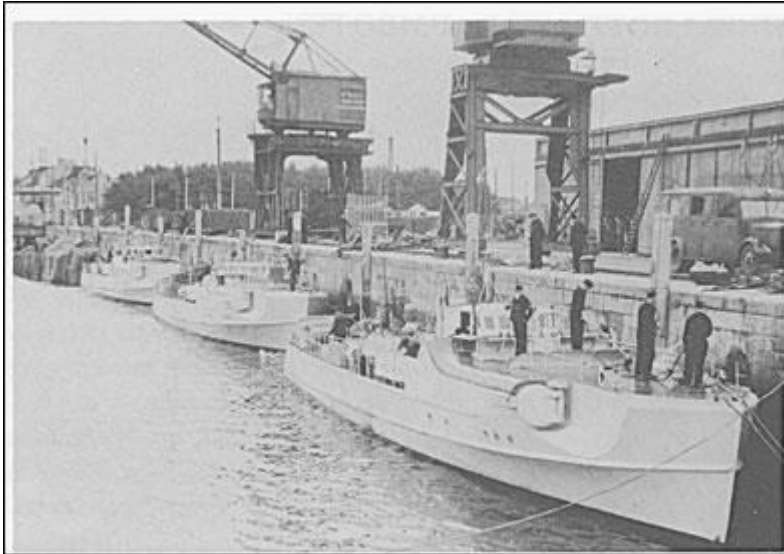
*Boven: De torpedobootjager Bruno Heinemann op proefvaart in de Oostzee in mei 1938. Ze was hier nog altijd voorzien van haar 4 antieke 15 cm geschutsstukken
(Verzameling Marineschule Mürwik)*

SCHNELLBOTEN EN RAUMBOTEN

Schermutselingen tussen Coastal Forces en de Schnellbootflotieljes in het Kanaal

Luitenant Donald Gould Bradford, R. N. R., koormandant van een "C" klasse Britse kanonneerboot, geeft een getuigenis van de confrontaties tussen Schnellboten en Britse M.G.B.'s ter hoogte van Smith 's Knoll gedurende de nacht van 28 op 29 maart 1943.

"We waren op patrouille met twee boten, wachtend en luisterend. Het was het soort nacht die we altijd associeerden met Schnellboten, donker als pek met weinig sterren, zichtbaarheid laag, zeker minder dan honderd meter. Na 3 uur rondgedobberd te hebben hoorden we eindelijk het gefluister van motoren aan onze stuurboordzijde. Het geluid was luider aan het worden en kwam in onze richting. Ik liet de motoren starten, ging over naar gevechtsposten en rekende een mogelijke onderscheppingskoers uit. We hadden nu 16 knopen bereikt en stuurden over een koers dat door mogelijke Schnellboten genomen zou worden om ons konvooi aan te vallen. Na enige ogenblikken van gespannen afwachten riep de bakboord uitkijk: "Object aan bakboord!". Doorheen de Barr & Stroud merkte ik 3 witte schijnsels. Het betrof 3 keelwaters.



Duitse Schnellboten langs de kade te Oostende. Dit is tegenwoordig de aanlegplaats van de vrachtschepen van de Engelse rederij Sally Freight. (Verzameling T. Termote)

Frank, mijn eerste officier, was zoals

gewoonlijk in de kaartenkamer. Ik riep hem naar de brug en beval hem een waarschuwing naar de boot achter ons te flitsen. Ik hield de verrekijker op de witte strepen en besefte plots dat het er 5 waren. Nu was alle twijfel weg, het waren

Schnellboten. Ze voeren traag, ongeveer 12 knopen, en we naderden hen met spoed. De vijandelijke vaartuigen leken wel spookschepen, geen bemanning aan dek, slechts de boten die blijkbaar moeiteloos door het water ploegden. Ik besloot eerst op hen te vuren en veranderde koers naar de boot het dichtst bij het leidende vaartuig zodat mijn collega ook een keuze van doelen zou hebben. We waren reeds tot op 50 meter van het tweede doel genaderd toen ik open het vuren beval. En op minder dan 50 meter konden ze niet missen.

Het laden van een torpedo in de achterhaven van Oostende (Verzameling T. Termote)



De kanonniërs overdonderden gewoonweg de mof. We kregen slechts een kleine sputter van licht machinegeweervuur terug als antwoord, maar dit begon bijna iets. Het raakte een volle lader op de Oerlikon en de patronen vatten vuur en ontploften. Ik zag de flits uit mijn ooghoek en besepte dat iets verkeerd was gegaan, maar er kon nu niets gedaan worden, vooral omdat we ons in het heetst van de strijd bevonden. De overige stuks waren voluit aan het geven en rukten grote fragmenten uit de zijde en bovenbouw van onze tegenstander. Ik zag het dek tilten wanneer ons zwaarder geschut de vijand raakte. We naderden tot op 20 meter en plots hoorde ik de Oerlikon weer in actie komen.

De kanonniërs hadden het vernietigde magazijn overboord gegooid en met een ander vervangen. De kanonniër was geërgerd en hij drukte gewoon op de trekker zodat het ganse magazijn zich leeg maakte op het dek van de Schnellboot, juist achter de mast. In het licht van de kanonflitsen kon ik het dek van de Schnellboot uitmaken alsof er een schijnwerper op stond gericht. De vijandelijke kanonniërs van het achterste geschut lagen in wanordelijke hoopjes op het achterdek, mors-

dood. Plots gebeurde het. Een oranjekleurig gevlamde vuurtong spoot de lucht in, het dek leek te plooiën en toen brak de Schnellboot in twee. De Oerlikon had waarschijnlijk de kop van een torpedo geraakt. Het achterschip kwam eraf en dreef langs mijn stuurboordzijde. Het voorschip was reeds onder de golven verdwenen. Enkele ogenblikken later markeerden slechts 2 wrakstukken de plaats waar de Schnellboot was ondergegaan. "

Nachtelijke gevechten tussen Britse M.G.B.'s (Motor Gun Boat) en Duitse Schnellboten werden bijna dagelijksekost voor onze kust in het midden en het einde van Wereldoorlog II . Gedurende de eerste oorlogsjaren hadden de kleine oppervlakteschepen van Hitlers' Kriegsmarine de overhand in wat men later "de slag om de nauwe zee" ging noemen. Later werden de successen sporadischer en liepen de eigen verliezen op tot een dramatisch hoogtepunt.

De Britten noemden hen "E-boten", E staande voor Enemy War Patrol Boat, bij de Duitsers gekend als Stukas der Meere. Deze laatste uitdrukking legde de vergelijking met één van de meest gevreesde Duitse duikbommenwerpers, de Ju 87 Stuka. De Schnellboot werd ontworpen om zowel een offensieve als defensieve rol te spelen in het Noordzee-oorlogstheater. Hun aanwezigheid was een initiële dreiging voor de Britse kustkonvooiroutes. Kustkonvooiën hadden een beslissende rol voor zeevarende naties in oorlogstijd omdat ze instonden voor het snelle transport van voorraden en militaire voorzieningen. Tijdens Wereldoorlog II was dit het geval voor de asmogendheden en de geallieerden. Het is vandaar niet te verwonderen dat de met kolen geladen konvooiën van Londen naar de noordoost kust van Engeland onderherhaaldelijke torpedo-en mijn aanvallen van de door Schnell- en Raumboten kwamen. Het ging zelfs zover dat het gebied tussen Smith 's Knoll (een zandbank ter hoogte van Lowestoft) en East Anglia omgedoopt werd tot E-Boat Alley (Schnellbootsteeg).

Van na de val van Duinkerke tot begin 1942 boekten de Schnellbootflotieljes grote successen bij aanvallen op geallieerde scheepvaartroutes en bleven hun eigen verliezen miniem. Dit was grotendeels te danken aan het feit dat de Luftwaffe de luchtsuperioriteit boven de Kanaalzone stevig in handen had. Bij hun blitsaanvallen vonden ze weinig, op bepaalde ogenblikken zelfs geen, tegenstand. De reden hiervoor was dat de productie van kanonneerboten voor de Britten op dat ogenblik geen prioriteit had.

De Duitsers hadden de bovenhand in de Britse thuiswateren tot 1942, toen de M.G.B. flotieljes (Motor Gun Boat) opdoken. Deze compacte, snelle vaartuigen werden slechts met één doel ontworpen, als Schnellbootjagers. Naast de M.G.B.'s boezemden torpedootjagers en fregatten, die van een 2 pounder op het uiterste punt van de boeg waren voorzien, een heilige vrees in bij de Duitse bemanningen. Deze oorlogsbodems werkten vaak samen met M.G.B.'s en gevechtbommenwerpers en vormden, naast mijntreffers, de grootste oorzaak van Schnellbootverliezen in onze kustwateren. Meer en meer werden de flotieljes in Nederland en België in een mijnenlegrol gedrukt. De 3de Schnellbootflotielje in Oostende ondernam met succes een aantal raids op een konvooi in de Thamesmonding. Het keerpunt kwam in november 1941 toen twee Britse M.G.B.'s, onder bevel van Lt. Corn. Robert Hickens, twee Schnellboten uit een groep van vijf voor Hoek van Holland vernietigden. De aanvankelijke dreiging voor de Britse konvoiroutes nam geleidelijk aan af en tegen 1943 kwamen zware nachtelijke treflens bijna elke nacht voor in de ondiepe zone van het Kanaal.

Wordt vervolgt

Inséré 02/07/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 02/08/19

10 bridges to be built in Istanbul as part of shipping channel construction

Ten bridges will be built in Istanbul, as part of the construction of a shipping channel, Turkish media reported referring to the Transport and Infrastructure Minister of the country Mehmet Cahit Turhan on Nov. 15. Turhan noted that the construction of the shipping channel will begin in 2019. The minister also noted that the project is one of the most important and priority projects in Turkey. The intention to implement the project of construction of the Istanbul shipping channel was announced for the first time in 2011 by the current President of Turkey Recep Tayyip Erdogan.

The length of the shipping channel in Istanbul will be 43 kilometers, and in the framework of the construction project, a special authority will also be created in order to control the operation of the channel after its commissioning. The purpose of the construction of the Istanbul channel is to reduce the burden of shipping on the Bosphorus Strait, as well as to prevent the threat of environmental and man-made disasters on one of the most intense sea routes in the world, the ministry said. The width of the Istanbul channel, according to plans, will be 400 meters, and its depth – 25 meters. The channel will be able to let pass 150-160 vessels per day. Currently, the Bosphorus is used by an average of 150 vessels per day, of which about 30 are oil tankers. Annually about 150 million tons of oil and oil products are transported through the Black Sea Straits, while the throughput capacity of the Bosphorus is estimated at 200 million tons. The Istanbul channel will run parallel to the Bosphorus, will actually make the European part of Istanbul an island and finally

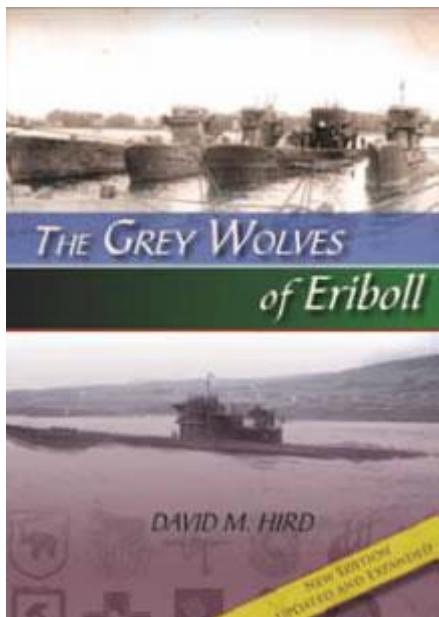
separate it from Europe. The channel will pass from the Black Sea to the Marmara Sea through the Kucukcekmece Lake. On the banks of the artificial channel, it is planned to build new residential complexes, which will be connected with other areas of the 15 million metropolis thanks to modern transport infrastructure, including metro and high-speed trains, as well as with the third airport in Istanbul. As part of this project, the construction of a new port is also expected. It will be possible to use tankers with a length of 275 meters, a width of 48 meters and a capacity of 14,500 DWT on the Istanbul shipping channel, which is being built as part of the government's "Vision 2023" plan. The construction of the navigable channel will continue for five years and the minimum service life of the canal will be 100 years. The official exchange rate for November 15 is 5.4724 TL / USD.

Source: Trend

Inséré 02/07/19 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 02/08/19

"The Grey Wolves of Eriboll"

BOEKBESPREKING by : Frank NEYTS



Recently Whittles Publishing released an updated and expanded maritime title, "**The Grey Wolves of Eriboll**", written by David M. Hird. The surrender of the German U-boat fleet at the end of World War II was perhaps the principal event in the war's endgame which signified to the British people that peace really arrived. The revised new edition gives career details of not only the 33 commanders who accompanied their boats to Loch Eriboll but also of a further 23 previous commanders of those U-boats, including four who might be considered 'Aces'. The book also features an analysis of the Allied naval operation under which the surrendering U-boats were assembled in Scotland and Northern Ireland; asks who first contacted those U-boats after the capitulation – armed British trawlers, frigates of the Allied navies or aircraft of the Royal Air Force; and discloses how U-boats spared destruction were distributed to the navies of the USA, France, USSR and the Royal Navy. A wealth of

historical insights are included such as the German Surrender Document; detailed descriptions of the construction, service careers and circumstances of each surrendered U-boat; details of the frigates that supervised the surrenders, contemporary newspaper reports and descriptions of the naval Operations Pledge, Commonwealth, Cabal, Thankful and Deadlight, each of which involved Eriboll U-boats. The pivotal role played by Loch Eriboll in ending the U-boat menace is little-known and lesser celebrated – this book rights that wrong.

"**The Grey Wolves of Eriboll**" (ISBN 978-1-84995-165-4) is issued as a paperback. The book counts 270 pages and costs £18.99 or \$23.95. The book can be ordered via every good book shop, or directly with the publisher, Whittles Publishing, Dunbeath Mill, Dunbeath, Cairness IKW6 6EG, Scotland (UK), e-mail: info@whittlespublishing.com, www.whittlespublishing.com.

Inséré 04/07/19 DOSSIER Enlevé 04/08/19

Trends, trials and tribulations in ballast water market

The enforcement deadline for the Ballast Water Management Convention (BWMC) is beginning to draw near, warned Dr Stelios Kyriacou, General Manager of BALPURE BWMS at De Nora.

The expected 2021-22 peak installation period for ballast water treatment systems (BWTS) is looming particularly given the potential 18-month project lead time for installation. Owners need to be securing their partnerships now to enable a simple transition towards compliance.

When it comes to cementing these partnerships, there are some emerging obstacles that impact both sides. The significant practical, management and financial challenges that owners face must also be addressed by BWTS manufacturers.

The biggest trend we're witnessing is the emergence of a price war between manufacturers, driven by the demands of CAPEX-sensitive owners. The reality is that although the message from manufacturers and suppliers is all about finding the right system, the incoming questions aren't about applicability or maintenance requirements – they are about price and owner benefits. Questions about supplier managed turnkey installation comes in at a close second.

The pressure from owners to receive a low-cost, high-quality solution is causing significant ructions in what is still a nascent market. Suppliers, who only recently had their sales, growth and scalability projections stretched by two years following industry lobbying at the IMO, are now being asked not only to fully manage ship retrofit projects from end to end, but also to do it at scale for multiple owners while driving the price as low as possible.

This is a complex equation even for established companies like De Nora, who can draw upon the expertise, scale and manufacturing capacity of other business areas and our 90-year history. However, for emerging specialist and still scaling BWTS manufacturers, despite the fact that they may offer the best solutions for some ship types and operating profiles, these expectations could bar them from consideration, which is not in the best interests of the shipping industry.

In order for shipowners to make informed decisions, the sector needs to nurture a more open and honest, informative environment. This is where the Ballastwater Equipment Manufacturers' Association (BEMA) could have a significant impact. Sharing applied knowledge to ensure a fuller comprehension of the technologies available will educationally bolster the industrial segment. BEMA aims to act as the industry's source of technology information and share its experience and expertise with shipowners and regulators alike to work towards a smooth implementation of the BWMC.

Owners and operators might think that this is great for them as manufacturers compete with each other to offer whatever solution they can at the lowest possible price. However, the reality is that this could cripple suppliers in the medium- to long-term. A low pricing strategy is a mechanism of stimulating demand and gaining market share and does not assure the long-term solvency of suppliers especially those single product companies.

Life cycle costs

In a retrofit scenario, if owners are investing in BWTS, it's clear they're expecting a further 10 plus years of operation for those ships. However, it's critical that they stop thinking about what they will pay for the installation alone and give due consideration to life cycle costing. A low-cost BWTS with meagre operational availability would be a poor decision compared to a system that is a good fit to the ship's operational profile, with enhanced availability and reliability, but requiring a higher upfront cost.

Manufacturers developing the lowest priced specification to engage in a price war with competitors means compromise – either on durability, efficiency or, in some cases, both. That means more spend on maintenance and spare parts, greater energy expenditure and higher fuel costs for owners in the long-run. Manufacturers can also charge owners less by offering less after care and fewer support services, and there's a risk that increased commoditisation will encourage a 'fit and forget' mentality amongst suppliers. This would be a disaster for owners and operators.



De Nora's BALPURE BWTS

Shipowners have noted a lack of equipment choice at the shipyards, but they are not willing to pay the price difference or accept some logistical challenges for their first choice equipment. A notable trend is that shipyards in the Far East promote their own or locally sourced BWTS. It is very rare that any makers from the rest of the world are included in the makers lists.

They have repeatedly reported that they have been forced to accept shipyard choices, due to the very severe price penalties applied by shipyards for design changes. Logic would suggest that when choosing a piece of equipment that dictates the

long-term regulatory compliance and operations of your ship, owners should more readily accommodate price or installation timescales than optimal effectiveness and reliability.

Plan an installation properly

At a recent round table in London, Anna Ziou, the UK Chamber of Shipping's (CoS) policy director of safety & environment advised that BWTS installation work should be based on quality, as well as the cost and time involved.

She said that when considering an installation, owners should be aware of the quality issues. For example, chemicals might be difficult to source worldwide, a lack of training could be a problem and contingency plans should be drawn up.

In the UK, for instance, if a system fails, a vessel will not be allowed to discharge ballast water. In a recent survey, the UK CoS found that 57% of its members had already installed a BWTS in at least one vessel. DNV GL's environmental technical advisor Per Holmvang said for a vessel of 18-20 years age, it was not economically viable to retrofit a system on board.

He agreed that competence coming from training was underestimated, due to concerns over complex chemical process plants being installed.

Holmvang described class focus as ensuring the safe installation on board, the pressure vessels, piping, electrical installation, control systems, marine equipment standard, environmental testing and HSE issues.

Willem Visscher, Goltens manager engineering and business development said that the engineering company had fitted 430 BWTS thus far. He confirmed that an installation should be planned properly, from start to finish.

The initial planning should include a 3D scan of the area where the BWTS will be installed and all stakeholders should be involved in the planning process.

Optimarin's CEO Tore Andersen said that roughly 50% of the BWTS problems concerned the equipment and the other 50% the crew. "Owners were not training their crew," he said. Optimarin has BWTS training facilities in Mumbai and Manila in co-operation with Anglo-Eastern.

Feedback is requested from owners thus enabling KPIs to be established.

He said that an installation roughly takes six months from concept to operation but the company can supply a system in six to eight weeks if the suppliers can forward the equipment in what it calls a 'Fast Track' operation. Optimarin buys everything in and sends an installation forecast to the suppliers every two months. The company usually has at least two suppliers for each component.

However, today engineering is a problem causing a bottleneck, which can result in nine months lead times. Andersen advised owners to clean the ballast tanks at the same time as installing a BWTS.

The company can produce installation and operations manuals tailor made for each vessel, as even sisterships will often have a different machinery layout, including piping.

Through the company's Optilink system, an engineer sitting in Stavanger can look into the system and advise the crew on how to set the alarms, etc. He said the electronics set up is difficult so tends to be the most important part of the system.

Optimarin hopes to introduce computer-based training (CBT) by the end of this year to train technicians. He advised owners with a fleet of 30 or more vessels to have at least two experienced engineers able to go on board and train the crew.

He said that around a total of 6,000 systems had been installed thus far worldwide.

Recently, Optimarin secured one of its largest orders to date to supply 36 systems to Ardmore Shipping. The units will be fitted on 18 chemical and product tankers, with deliveries due to commence in February next year.

Ardmore will fit two Ex proof units in each vessel.

The OBS units, the first systems in the market to achieve full USCG approval, will be fitted on a rolling basis across selected partner shipyards with whom Ardmore has existing relationships.

Inséré 05/07/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 05/08/19

BIMCO Launches Survey On Biofouling Management

With mounting pressure for biofouling management, BIMCO is launching a survey to gain insight into how shipowners are dealing with the issue. BIMCO notes that biofouling management is important for several reasons. Fouling on a ship's hull significantly reduces hydrodynamic performance and increases fuel consumption. Furthermore, biofouling impacts ships' emissions and potentially transfers invasive species. The industry has recently seen local and regional regulation that mandates the use of a biofouling

management plan. One example is New Zealand, where all ships arriving in the country from May 1, 2018, are required to have a clean hull in accordance with the Craft Risk Management Standard for Biofouling (CRMS). Australia and the United States have also announced their own regulation covering biofouling management. Internationally, IMO is currently working on how to address biofouling management and, to advise IMO on how shipowners are currently managing biofouling, BIMCO is launching a survey and strongly encourages its members to participate by using this link: [BIMCO's Biofouling Survey 2018](#). BIMCO and a group of industry partners have also set out to create an internationally recognized standard on underwater hull and propeller cleaning. The group consists of eight different organizations, including paint manufacturers, ship owners and cleaning companies taking a holistic approach to establish an international standard that will work in practice. The standard is expected to be finalized in the autumn of 2019 and will ensure that the result of the cleaning is in accordance with a set of specifications, that the environmental impact of the process and coating damage is controlled and that the cleaning process is planned, safe and effective. BIMCO has also produced a Hull Fouling Clause for Time Charter Parties, which sets out the physical circumstances and the point in time when the responsibility for hull fouling passes from the owners to the charterers when an extended period of idleness is due to charterers' orders.

Source: MarineLog

Inséré 06/07/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 06/08/19

Limpet mines suspected in Fujairah attacks

Initial inspections of the four ships that UAE authorities said were "sabotaged" on Sunday points towards the use of limpet mines. Sources at Fujairah port who inspected three of the four hit tankers tell Splash the damage done on each vessel looks very much like limpet mines were used, a type of naval mine attached to a target by magnets. All four ships suffered damage to their sterns. Divers spent much of yesterday assessing the damage on all four ships, which include VLCC AMJAD and LR2 AL MARZOQAH belonging to Saudi Arabia's Bahri, the ANDREA VICTORY, a 47,000 dwt tanker operated by Norway's Champion Tankers and Sharjah-registered bunker tanker A. Michel. UAE authorities had initially said the ships were "sabotaged" without providing further details. The attacks come as tensions between the US and Iran escalate in the wake of Washington reimposing sanctions on Tehran and deploying an aircraft carrier to the region. The Norwegian Maritime Authority took the decision to warn owners to up their security levels to MarSec 2 around Fujairah waters, which corresponds to an elevated threat warning around the port. Lars Bergqvist, a security consultant, told Splash ships in the area must adhere to the ISPS code when carrying out surveillance.

"Good watch keeping would be one crewmember on the port bridge wing and another one on the starboard bridge wing, and at night time operating the search lights," Bergqvist said, adding. "On deck, crewmembers should be on roaming patrols from forward to aft. In the night, the side of the ship ought to be illuminated." Further, if a ship is at anchor and in calm weather the man overboard boat could be used to make patrols around the ship, Bergqvist suggested. American newswire Associated Press (AP) yesterday suggested explosive charges, likely deployed by Iranians, were used to damage the tankers. An American military team's initial assessment is that Iranian or Iranian-backed proxies used explosives to blow holes up to 3 m in radius just below the waterline in the ships anchored

off the coast of the UAE. The AP story came from an official who was not authorised to discuss the investigation publicly and spoke on condition of anonymity. Commenting on the exclusive images obtained by Splash, Will McManus, who heads maritime security firm RSG, said the damage was unlikely to have been from a rocket-propelled grenade. He felt the most likely source of the damage was from a waterborne improvised explosive device. President Donald Trump warned Iran on Monday afternoon it will "suffer greatly" if the country does "anything" in the form of an attack. Port officials at Fujairah told Splash today the port is running normally and no pollution or injuries have been reported.

Source : Splash 247

Inséré 08/07/19 DOSSIER Enlevé 08/08/19

Changing'seafarers culture and attitude

Tanker Operator's annual Hamburg conference commenced with a presentation given by Martin Shaw, managing director, Marine Operations and Assurance Management Solutions (MOAMS) who highlighted the change in thinking regarding seafarers.

His conclusion was that the industry needed to focus on human contribution not human error. Are people on board only there to make mistakes, or are they the only thing that makes an imperfect ship and management system work? He asked.

We need to focus less on the potential for error and more on actual value, he stressed. "Decisions made at the front line by informed staff will have an immediate impact."

Shaw listed four distinct eras of handling crew. These were - traditional, procedural, human element and the future.

He said that each era brought evolution but eventually succumbed to the law of diminishing returns, or environmental issues. "We need to finish the job on human element," he said. Rotterdam-based Clearwater Ship Management has developed what it calls a 'Clearvision' way of motivating and incentivising its seafarers and shore staff.

The company's Capt Martijn Mobach said that team spirit is just as important as good material in a human sense. He said that the company puts the seafarers at the centre of management and aligns them with the shipowner's interests. People are central to the company's DNA, he said.

Competency and attitude are more important than nationality, which was not the case several years ago. For example, he explained that Clearwater has many nationalities on board its ships today and everyone knows each other, so there are no problems.

Quoting Frederic Laloux's book 'Reinventing Organisations', he said that worldwide we are entering into a new Consciousness Shift towards meaning, empowerment and self-management. Previous Consciousness Shifts were - renaissance, collectivism to individualism. Clearwater was following this course with a conscious shift towards self-management, he explained.

Although around 80% of incidents are down to human failure, conversely, 80% of a company's success is down to human effort.

In a seafarer's task, there is enough compliance and technical considerations, which he described as a self-feeding monster and explained that Clearwater attempts to bridge the gap by giving people a sense of awareness, a sense of engagement, inspiration and motivation.

"We need to make compliance workable again," he said. "We need to lighten it up to make it workable. Cutting it back to the bone, we need to insert motivation." Little motivations, such as how a company cares for the environment, could be added.

Appraisals should include feedback, as this is the breakfast of champions, he said. Crew are to be given an assignment planning for a year, so they feel appreciated and their families have a future to steer on. He said that Clearwater crews are now on the same level by way of being motivated, connected and engaged with the company's philosophy, which happened organically. When talking with the owners, it is a matter of - are we on the same page? Are we engaged on our joint mission?

Quoting Simon Sinek's take on engagement, he said that the best starting point is 'why', rather than 'how' or 'what'. Engagement starts with 'why' - mean it and live it, Capt Mobach said.

Engagement should be by communication and to that end, Clearwater has a dedicated closed Facebook group with company and people news included.

"Everyone is equally important in our mission," he said. "Everyone should be on first name terms. If I call, everyone knows me. And if they like your style, they will stay." He also stressed that those who don't engage in the philosophy should not be held on to, as you cannot match with everybody.

Great teams make great performances. "Make your team great - so engage," he said.

Being a third party shipmanagement company, he claimed that Clearwater was open, transparent and 100% engaged with the owners.

Clearwater works an organisational flatness culture, where everyone is tasked with doing the best they can. Being a smaller company, we are lean, adapt easily and are agile in creating solutions that do not break the bank and serve the target.

"We hire the best people who will buy into our culture, then just all that energy and commitment is directed towards the shipowner's mission. That is a very rewarding process to be part of," he concluded.

Maersk training

Capt Tonny Moeller of Maersk Training addressed how to combine human and technical factors in training.

Basically, he said that the Maersk Training centres use simulation to create a realistic environment for people to optimise their performance through human factors. In addition, the training helps people understand the need for behavioural change.

"We help people get to where they want to go," he said, also commenting that he believed in assessments.

Tests will show if a person wants to change and needs to change. It helps a person to understand who he or she is and what that person's skills are.

He described 'the forever learning' concept as getting shipping companies committed to better training by adaptive learning and virtual reality.

There were three key elements of trainees assessed -

Knowledge- Does the person have the technical knowledge coming from using instruments, tools, and procedures, which are used during a specific operation?

Skills/Ability (competence)- Does the person have cognitive skills to oversee the information coming from the instruments and the ability to use it in an operational context?

Behaviour attitude - Does the person have the behaviour pattern to follow the correct procedures or can he/she be influenced by stress, fatigue or other issues?

Having done something many times, does a person just do it again? They need to be ready to adjust to circumstances. "They can't just read procedures all of the time," he said.

The training usually starts with a test, an interview with a psychologist and then simulation tests to find a weak point.

Non-technical skills used include situational awareness, team work, leadership, communications, performance shaping factors and decision making skills.

Maersk Training offers a four day bridge team enhancement programme which consists of various tests, both technical and human behavioural factor, where the use of psychometric tools, interviews and self-assessment are used to assess the candidate against a predefined profile.

The team competency profile will be measured against the non-technical skills listed above.

As for the technical assessment, this will be carried out by the use of simulators and theoretical tests, such as knowledge of COLREGS, radar and ECDIS.

A personal development plan will then be drawn up based on extensive feedback taking into account what the trainee would like to learn and improve his or her performance. He or she can take the development plan and regularly refer to it throughout their career.

Refresher training is also held every three years, as there is a danger of people acting exactly as they did before.

Maersk has a 'the forever learning' concept, which is aimed at getting shipping companies committed to better training by adaptive learning through e-learning and virtual reality.

There are some 200 questions, which can be repeated for example every 12 months. He gave an example of week 1-10 containing 40 questions, while week 11-20 will consist of 40 questions plus three and so on for 50 weeks.

Today around 60% of Maersk Training's operation is with companies outside the AP Moller-Maersk group and different programmes are put together depending on those companies needs.

Moeller said that he didn't see differences in the companies themselves but gave an example of different Masters who will communicate in different ways, and who could benefit from bridge team training.

He said simulator training is a powerful tool, allowing the trainee to physically see what is wrong with his or her performance and become aware of mistakes. "There is a structure around it," he said.

Competence

Daniel Duniec, Head Training & Crew Development at Bremen-based Harren and Partner Group (HP) explained the company's development of a Competence Management System (CMS) and how it directly links to people's performance.

Competence does lead to certification but just as important are a person's skills, attitude, knowledge and experience, as the issuing of a certificate to a seafarer doesn't mean he or she is competent.

It is the ability to do a job efficiently and to a high standard, he said and acknowledged there was a gap between certification and the actual skill shown. There are a lot of questions, which should be addressed, such as are you sure the crew is competent and how do they undertake a particular task?

He found that there was no structure behind monitoring performance. A seafarers career in most cases is based on 'pure chance' rather than a formal plan. With no structure, a seafarer on board learning by doing is usually left without any control.

Gaps will widen if the fast track method of recruitment and promotion is implemented, especially if a company expands its fleet quickly.

As for training, there are many different methods used from shipboard, CBT, in-house and external training establishments. He thought that the most important was 'on-the-job' training.

The CMS concept was first introduced three years ago and is still under development. One of the questions was - how to ensure that partners share the same procedures ashore, enabling a follow up with an individual, plus the use of the shore-based competency system, split into critical and non-critical data. Duniec said that follow up was by far the most essential element. A commitment at all levels was also extremely important.

HP aims to split the manning activities, and the training functions to help ensure a crew member is taken on board only when he or she is ready.

CMS training takes in management and crew performance development, and compliance and statutory issues. The key operational parameters of a correct CMS set up will include seafarers briefings, career reviews, monitoring of low and top performers, setting expectations, follow up feedback, etc.

Essentially, CMS is a crew evaluation system, Duniec explained. The information is contained in a database and updated and if a crew member's entry is green, then he or she is ready for promotion.

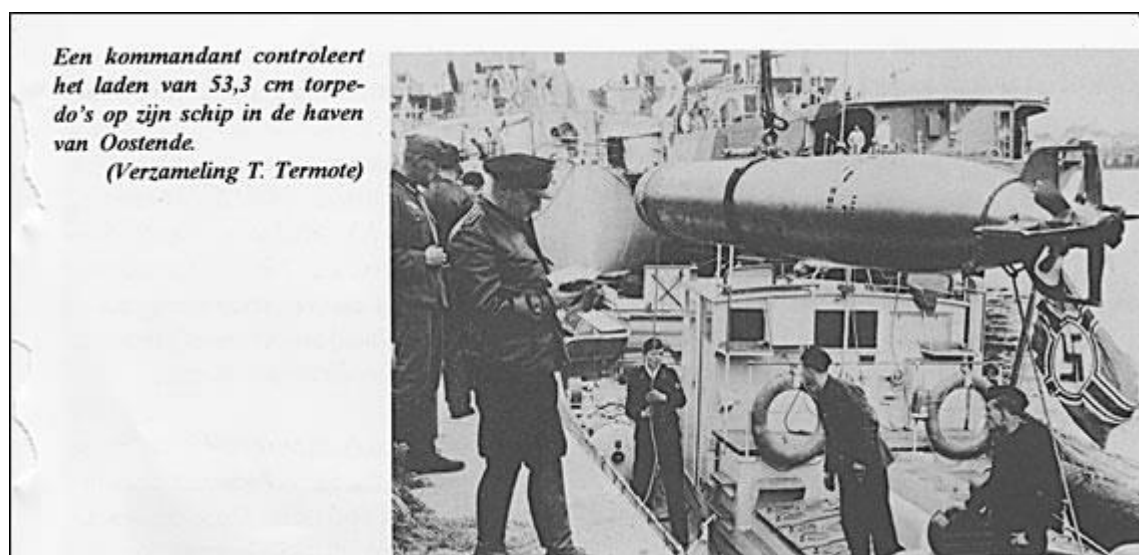
By sharing the information, he said the company was moving towards a more open system, away from the more traditional confidential style of assessment used in the past.

As for the manning agents' input, briefings and de-briefings were essential, he said, so these should be included in the database.

CMS goal is to continuously track a seafarer's progress from cadet up to Master with procedures in place for promotions, evaluations, feedback, etc.

TO

Inséré 10/07/19 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 10/08/19
**DE KRIEGSMARINE AAN DE BELGISCHE KUST
(II)**



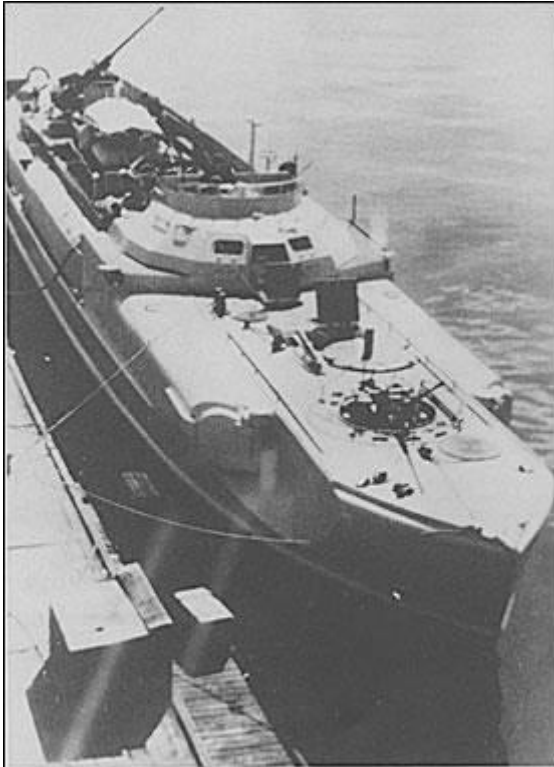
Naar het einde van 1942 toe behaalde de Royal Navy verschillende successen zoals het buitmaken van S111 voor Dover. Hoewel de glorie-dagen van de Schnellboten over hun hoogtepunt waren, was de Kriegsmarine verre van verslagen.

De schnellbootactiviteiten namen plots toe in Lyme Bay waar ze opnieuw gebruik maakten van de zwakheden in het Britse konvoosysteem. De schepen van de Coastal Forces bevonden zich in een uitgedunde toestand aangezien vele ervaren bemanningen, kommandanten en zelfs vaartuigen overgeplaatst waren naar het Middellandse Zeegebied voor de nakende invasie van Noord-Afrika.

De Duitsers, de nieuwe Britse schepen die opdoken indachtig, herbewapenden vele van hun overblijvende vaartuigen en verhoogden de kust mijnenlegoperaties. Het hoofdkwartier van de Schnellbootvloot lag nu in Scheveningen. Hierna was Cherbourg, met de 5de en 9de flotieljes, de belangrijkste haven om de voorbereidingen van de op handen zijnde geallieerde invasie op de Franse westkust te verhinderen. Hoewel deze boten niet van de hoognodige radar waren voorzien, slaagden ze er toch in om 3 landingsschepen te torpederen ter hoogte van de Dorset kustlijn. Die waren oefeningen aan het houden voor de landing op de stranden te Normandië. Hierbij verloren 638 Amerikaanse soldaten het leven. Schnellboten bleven de voorbereidingen teisteren, maar vreemd genoeg bevond geen enkel vaartuig zich op patrouille in de nacht van 5 op 6 juni 1944. Ze zaten veilig weggedoken in hun betonnen schuilplaatsen in plaats van de meer dan 5000 schepen sterke vloot, die over het Kanaal sloop, te onderscheppen. De 4de flotielje, onder bevel van Kapt. Lt. Funmein, lag in Boulogne, de 9de flotielje, onder bevel van Kapt. Lt. Mirbach, in Cherbourg en de 5de flotielje, onder het bevel van Kapt. Lt. Johann-sen, bevond zich in Le Havre. Wanneer ze toch gealarmeerd waren en uitvoeren, werden ze opgewacht door tientallen geallieerde vliegtuigen.

Pas op 7 juni deden Schnell- en Raumboten aanvallen op de geallieerde landingszones en boekten sporadische successen op Amerikaanse en Britse oorlogsschepen. Tegen het midden van juni slaagde de Royal Air Force erin om drie Schnellboten en een Raumboot te vernietigen voor Le Touquet. Geleidelijk maar zeker begon de Schnellbootvloot af te brokkelen. Hun ervaren bemanningen en kommandanten werden vaker uitgeschakeld, hun basissen gebombardeerd of veroverd. Maar desondanks bleven de bemanningen standvastig hun patrouilles uitvoeren en vermeerderden hun aanvallen op de Britse kustkonvoien. Alhoewel ze successen boekten bevonden hun communicatielijnen zich in een te verspreide toestand. Ze bleven ook in de minderheid wat beschikbare schepen en materiaal betroffen in vergelijking met de geallieerde gevechtsgroepen. Die bestonden uit fregatten vergezeld door M.T.B. 's en M.G.B.'s.

Zo liep "de slag om de nauwe zee" ten einde. Van de 244 boten die gebouwd tussen 1930 en 1940 van stapel liepen gingen er 146 verloren. Daarentegen slaagden de Schnellboten erin, in alle oorlogszones samen voor 226.087 ton geallieerde tonnemaat uit te schakelen. Daar tegenover stonden de eigen handelsverliezen door de Britse Coastal Forces die 34.014 ton bedroegen. Dit toont het succes van de Schnellboten in een offensieve rol net zoals die van de onderzeeboot.



Een obliekzicht van een kanonneerboot van de serie S219 tot 228. Bemerkt de "Kalottenbrücke" met zijn zware bepantsering, alsook het voorste verzonken 20 mm geschut.

(Verzameling WZ-Bilddienst Wilhelmshaven)

De tactiek en het zeemanschap van de Duitse zeelui werd hoog ingeschat bij hun tegenstrevers aan de andere kant van het Kanaal. Dit mag blijken uit een citaat van koormandant Peter Scott: *"Het zou niet enkel onjuist zijn, maar ook onverstandig om de successen van de Schnellbootvloot te minimaliseren of te onderschatten. Velen van hen werden meestal bekwaam geleiden hebben grote vernielingen aan ons scheepvaartverkeer toegebracht. Dit deden ze met een bedrevenheid dat op hetzelfde indrukwekkende niveau stond als onze eigen kustvloot die de problemen die hen confronteerden maar al te goed kenden. De manschappen die tegenover mekaar kwamen te staan in de lichte kuststrijdkrachten, zowel Brits als Duits, waren veelal jachtlui geweest voor de oorlog. Toen wedijverden ze met mekaar in oceaanwedstrijden. De Duitsers zijn geen maritieme natie zoals wij, maar hun aandacht naar detail maakt van hen geduchte tegenstanders zowel in een nachtelijke slag of een jachting wedstrijd."*

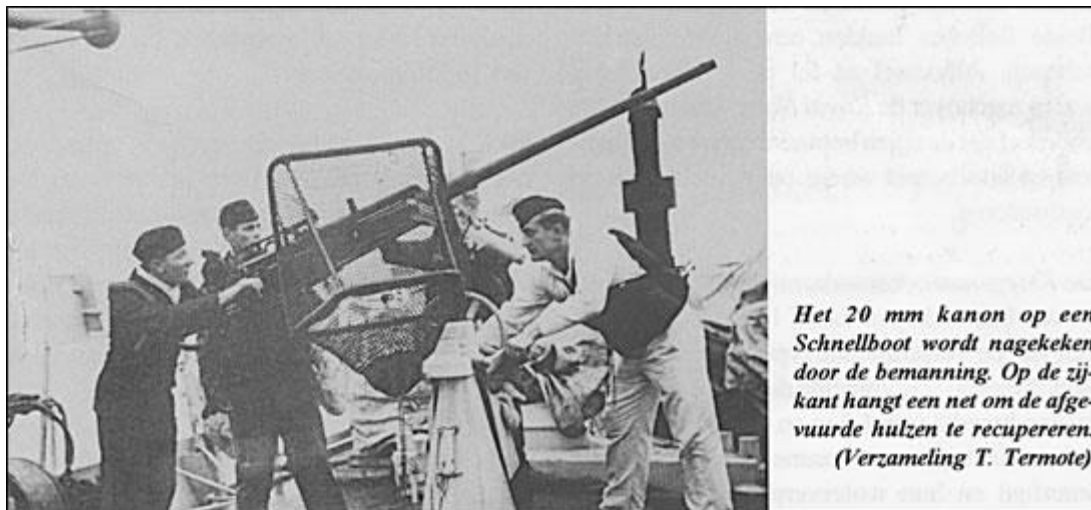
Een nadere kijk op de Schnellboot

De benaming Schnellboot spreekt voor zichzelf. Haar voornaamste troef hoort haar grote snelheid te zijn. De Duitsers hadden reeds ervaring met snelle patrouilleschepen in de laatste jaren van Wereldoorlog I. Maar het zou pas jaren later zijn dat de types die in onze wateren opereerden, tot ontwikkeling zouden komen.

De Noordduitse scheepswerf Lürssen begon in de jaren '20 met de bouw van stalen motorboten voortgedreven door 2 Daimler dieselmotoren. Wat toen slechts een prototype was, ontwikkelde zich tot één van de fijnste scheepstypes. Het verdrag van Versailles in 1919 verbood Duitsland echter om snelle patrouilleschepen te bezitten of te bouwen. Om dit te omzeilen bouwde Lürssen de Si in opdracht van zogenaamde privépersonen als dekmantel voor de marine. Het schip liep in augustus 1930 van stapel.

In de volgende twee jaar bouwde Lürssen 5 Schnellboten' die door de Daimler-Benz benzine motoren een maximum snelheid van 34 knopen liepen. Vanaf de S6 werden ze uitgerust met diesel motoren die zowel een economisch als een psychologisch voordeel boden op de benzine gedreven motoren (brandgevaar!) van de PT (Patrol) en MT (Motor) van de Amerikaanse en Britse zeemacht. Een tweede groot voordeel was dat de Duitse schepen een afgeronde romp hadden aan de onderzijde, terwijl die van de Britten plat was. Daartegenover stond het grote gewicht van de dieselmotoren, dat opgevangen moest worden door een zwaar houten onderstel. Naast de hoofdmotoren was de Schnellboot ook voorzien van een kleinere Maybach motor om in de haven te manoevreren. Maar men gebruikte die ook op zee omdat hij uitstekend was om sluip-aanvallen uit te voeren terwijl hij het schip toch nog een maximum snelheid van 8,8 knopen gaf. Voor de opbouw en romp werd overwegend uit hout gebruikt. De kiel en boorden waren in eik, de hoger uitstekende brug in cederhout en de romp in mahonie. De romplatten werden in dubbele diagonalen aangebracht om het schip elasticiteit en

stevigheid te geven. De romp van een Schnellboot werd in acht compartimenten onderverdeeld en bevatte zes brandstofreservoirs van 7.500 liter dieselolie.



In het algemeen telden de verblijven verscheidene slaapplekken, acht voor matrozen, vier voor onderofficieren en twee voor officieren. Met het vergroten van het aantal bemanningsleden werden de slaapplekken ook uitgebreid. Op 23 oktober 1936 ijverde de toenmalige stafchef van de Kriegsmarine, Korv. Kapt. Schubert, voor het oprichten van een flotielje snelle aanvalsschepen. Voor hem moesten de Schnellboten enkel dienen voor nachtelijke torpedo-aanvallen op de vijand. Hiervoor dienen ze aan kwalificaties te voldoen zoals; een lage silhouet, een maximale snelheid, een krachtige torpedo-bewapening, gemakkelijke handelbaarheid, zo geruisloos mogelijke motoren, een actieradius van honderden zeemijlen en voldoende accommodatie voor de bemanning. Korte tijd later werd de eerste Schnellbootflotielje in Kiel onder bevel van Kapt. Lt. Erich Bey, één van de voornaamste Duitse zeemacht-officieren tijdens Wereldoorlog II, opgericht. Hij verloor het leven in de Noordelijke IJzee terwijl hij het bevel voerde over de elite 4de torpedobotjagerflotielje.

Bij het uitbreken van de oorlog was reeds een tweede flotielje gevormd in Wilhelmshaven. Beide flotieljes hadden een sterkte van 18 schepen. Alhoewel ze fel in de minderheid waren tegenover de Royal Navy, hadden ze het voordeel dat de eigen bemanningen beter opgeleid en voorbereid waren op gevechten in de kustwateren.

De Kriegsmarine standarniseerde de productie van haar schepen vanaf 1939. De afmetingen van de verschillende types variëerden niet veel. Meestal schommelde de lengte rond 34 m bij een breedte van 4,5 m en een diepgang van 1,5 m. Ze waren voornamelijk uit hout vervaardigd en hun waterverplaatsing bedroeg niet meer dan 50 ton. Vanaf de S26 verdween de rechthoekige opstaande brug om vervangen te worden door een lager gelegen, beter beschermde en gestroomlijnde constructie. De waterverplaatsing bedroeg ongeveer 100 ton.

De met zwaardere en krachtigere dieselmotoren uitgeruste boten moesten van staal en een combinatie van lichtere metalen, zoals aluminium, gebouwd worden. Daardoor steeg de waterverplaatsing tot 120 ton. Naarmate de oorlog vorderde namen de aanvallen van M.T.B.'s en vliegtuigen toe zodat de boten beter bepantserd werden. Het prototype hiervan was S231. Ze had een waterverplaatsing van 113 ton. De nieuwe brug had het uitzicht van een kalotje (soort haarsnit) gekregen en werd dan ook Kalottenbrücke genoemd.

De op Duitse werven geconstrueerde Schnellboten waren uitgerust met drie Daimler-Benz of MAN dieselmotoren die hen een snelheid van 34 knopen leverde. In de latere boten

evolueerde dat naar maximaal 43 knopen wat een actieradius van meer dan 700 zeemijl met zich meebracht. De hoofdbewapening van een Schnellboot was altijd de standaard 53,3 cm torpedo geweest. Die werd aangedreven door samengeperste lucht en met een snelheid variërend van 30 tot 44 knopen had hij een bereik van 14 kilometer.

Elke boot was voorzien van vier torpedo's, twee in de buizen en twee als reserve. De secundaire bewapening vergrootte naarmate de oorlog vorderde en variëerde van boot tot boot. Zo konden er twee enkelvoudige of dubbele 20 mm luchtafweerkanonnen aanwezig zijn, meestal rond de brug. Op het achterdek stond een 37 of 40 mm Flakkanon.

Naar het einde van de oorlog toe was er op de boeg van sommige types een verzonken 20 of 30 mm geschut ingebouwd. En dan kon de boot nog uitgerust worden met dieptebommen, explosieve vloten en verschillende mijnen op afneembare rails op het dek. In 1942 was de bedreiging van de Britse M.T.B. zo groot geworden dat men een zuiver met geschut bewapende Schnellboot ontwierp. Die is echter nooit realiteit geworden. Enkel de bestaande schepen werden zwaarder bewapend en hun torpedo-uitrusting gehalveerd. Het kwam zelfs zover dat de S701, gebouwd in 1944, verschillende dubbele 20 mm kanonnen op het voordek, midscheeps en op het achterdek had, en bovendien over een actieradius van 700 mijl beschikte. Si tot 56 hadden een bemanning van 12 manschappen en officieren. Bij S7 tot S26 waren het er al 18. Vanaf S26 en de volgende series hadden de boten 24 zeelui aan boord. Bovendien waren er vreemde, buitgemaakte Schnellboten (Franse, Italiaanse, Griekse...) in dienst alsook kleinere voor transport op de hulpkruisers Komet, Kormoran en Michel. Deze zullen hier niet behandeld worden aangezien ze niet operationeel waren voor de Belgische kust.

SPERRBRECHER

Ontwikkeling en functie van de Sperrbrecher in oorlogstijd

Zoals de Duitse term reeds laat vermoeden gaat het hier om een vaartuig dat versperringen, in dit geval mijnenvelden, moest kunnen doorbreken en zo de achterkomende schepen een veilige doorgang verzekeren.

In een oorlog op zee was de zeemijn de grootste belemmering voor de veilige vaart van de konvoien tussen de havens. Het opruimen van een mijnenveld vroeg veel geduld en voorzichtigheid waardoor er kostbare tijd verloren ging. Al vanaf 1903 werd gedacht aan een vaartuig dat ingezet zou kunnen worden voor deze gevaarlijke en ondankbare taak. Het mocht een vaartuig zijn dat niet te belangrijk was, ietwat verouderd en liefst met redelijke afmetingen. Ook een machinekamer zo ver mogelijk achteraan was hierbij wenselijk.

In die periode dacht men nog niet aan speciaal voor deze functie gebouwde schepen, zoals mijnnevgers- en leggers. Het vaartuig dat men voor ogen had moest volgens de woorden van de Duitse vlootkommandant in 1912, een zelfmoordfunctie kunnen uitvoeren: "... zo moeten Sperrbrecher, zoals de eigenlijke zin van het woord reeds weergeeft, bij het tegenkomen van een mijnversperring zich opofferen om de hiernakomende belangrijkere vaartuigen een veilige doorgang te verlenen."

Het vaartuig dat als Sperrbrecher uitgerust ging worden kreeg op de boeg voorzieningen om een mijntreffer zo goed mogelijk te kunnen opvangen. Daarom ging de voorkeur uit naar schepen met de laadruimte voor de brug en de machinekamer achteraan. Om ze op hun normale diepgang te krijgen werd het ruim met zand geballast. Om het drijfvermogen van het schip te vergroten, werd er boven het zand vlottend materiaal gestapeld. In de beginfase ging het om gebundelde houten planken en houten tonnen.

Later in de oorlog stapelde men lege ijzeren petroleumvaten in de ruimen. Het geheel werd bij mekaar gehouden door zware cargonetten. Het losliggend zand op de bodem bracht natuurlijk heel wat nare problemen mee in zwaar weer. Door het constant rollen verschoof de lading van één zijde naar de andere en kon zo de stabiliteit van het schip in gevaar brengen en het zelfs laten kapseizen. Uit het onderzoek op één van de Sperrbrecherwrakken bleek dat de boeg gedeeltelijk met betonblokken en kasseistenen was gevuld. Hoewel volgens Duitse bronnen het gebruik van stenen afgeraden werd, werden ze soms toch verkozen boven het schuivende zand. Het nadeel van steenblokken was dat deze zich als projectielen gedroegen bij een mijnontploffing en zo de schade nog vergrootten. De zandlading daarentegen had een eerder "dempende" functie.

De Duitse admiraliteit bepaalde dat voornamelijk handelsschepen met een leeftijd van minimum 15 jaar in aanmerking kwamen als Sperrbrecher. Dit was althans het principe dat werd gehandhaafd in Wereldoorlog I en het daaropvolgend Interbellum. Zo kreeg de Sperrbrecher drie belangrijke functies. De eerste was, zoals hierboven reeds vermeld, het doorbreken van een vijandelijk mijnenveld om de eigen vloot een veilige doorgang te verlenen. Later stond ze ook in om de bewegingsvrijheid van de vloot te kunnen waarborgen. Wanneer de uitgang van een haven geblokkeerd werd door een mijnenveld werden de Sperrbrecher erop afgestuurd om het veld te "klaren". Haar derde functie was naast defensief, ook offensief.

De schepen werden uitgerust met een mijnenveeg- en mijnenlegapparatuur en konden zowel in de eigen als vijandelijke wateren ingezet worden. Tijdens Wereldoorlog I kende dit voornamelijk experimenteel vaartuig grote successen. Er waren er een vijfendertigtal uitgerust en hierbij gingen er negen in oorlogsomstandigheden verloren. Na 1918 zien we deze schepen verdwijnen en naar hun vroegere bezigheden terugkeren. De mijnenruimactiviteiten werden van toen afuitgevoerd door speciaal gebouwde Minensuchschiffe.

Rond 1938 zien we de geleidelijke terugkeer van drie van deze merkwaardige categorie vaartuigen in de Oostzee. Naarmate de kans op een conflict groter werden, moesten meer en meer schepen door verschillende rederijen zoals Hapag Lloyd, Deutsche Hansa, Neptun Dampfschiffahrtgesellschaft en Argo Reederei ter beschikking van de Kriegsmarine gesteld worden. Voor 1940 waren de Sperrbrecher gekenmerkt door een half-militaire status. Ze voeren onder de Reichsvlag en kregen kentekens als hulpvaartuigen voor de Kriegsmarine. De bemanning bestond voor de helft uit burgers die als zeelui en officieren voordien in de handelsvaart hun brood verdienden, en soldaten. De soldaten hielden zich dan ook hoofdzakelijk met de bewapening, radio-telegrafie en signalisatie bezig. De kommandanten waren meestal oorlogsveteranen en hadden van een uitgebreide bijkomende opleiding genoten in de tweede helft van de dertiger jaren. De eerste machinist was meestal ook een reservist en een veteraan. Uit dit bonte gezelschap van burgers, veteranen en soldaten groeide een unieke broederschap.

De Sperrbrecher waren voor het merendeel Duitse handelsschepen. Later werden ze aangevuld door buitgemaakte Noorse, Nederlandse, Franse, Deense, Belgische en Poolse schepen. Ze kunnen in drie grote categorieën ingedeeld worden; Mobilmachungssperrbrecher of de grote vaartuigen, de Mittlere Sperrbrecher en de kleine. In ons relaas zullen de kleine Sperrbrecher Ausland aan bod komen.

Naast de functies die ze in de Eerste Wereldoorlog toegewezen kreeg, werd haar verantwoordelijkheid vergroot. De Sperrbrecher begeleidden nu ook handelsvaartuigen, kregen een vliegtuigobservatiedienst, werden ingezet bij de duikbootbestrijding en moesten bij gelegenheid zelfs als ijsbrekers functioneren. Ze vervulden aanvankelijk de bescheiden rol van controlevaartuigen op zoek naar smokkelwaar op handelsschepen die zich in de door Duitsland bezette wateren bevonden. Reeds op het einde van het eerste

oorlogsjaar bleek dat de inzet van de Sperrbrecher in de handelsoorlog niet vlotte. Ze waren slechts met een minimum van zeelui bemand en konden zo een in beslag genomen schip niet voldoende voorzien van een prijsbemanning terwijl vluchtende schepen meestal niet meer ingehaald konden worden door hun geringe snelheid. Hun bewapening bestond slechts uit enkele mitrailleurs.

Als gevolg daarvan werd hun vuurkracht uitgebreid. Dit gebeurde individueel zodat het moeilijk is om precies te zeggen welk schip welke stukken geschut had. Op de boeg en op het achterschip stond meestal een 10,5 cm, een 8,8 cm of een 7,5 cm kanon. Naast en achter de brug vinden we enkele stukken 20 mm luchtafweergeschut en op het achterschip materiaal om mijnen te ruimen. Sommigen konden een demagnetiserend veld opwekken en hadden voorzieningen om een vliegtuig aan boord te nemen. De zwaardere stukken van de bewapening waren dikwijls gemonteerd op de stomp van de verwijderde masten. Daardoor kregen deze schepen soms wel een bizar uitzicht. Naarmate de oorlog vorderde groeide ook de dreiging vanuit de lucht. Hiertegen werden de Sperrbrecher met Sperrballonnen en vlammenwerpers uitgerust en vanaf 1943 stonden er ook raketten opgesteld. Op 1 september 1940 verdwenen de burgers van de Sperrbrecher en werden vervangen door marinepersoneel.

Gedurende vijf jaar oorlog werden meer dan honderdtwintig Sperrbrecher in dienst gesteld. Ze waren verdeeld over zes Sperrbrecherflotieljes, namelijk de 1 ste te Cuxhaven, de 2de te Royan, de 3de te Aarhus, de 4de te Brugge, de 6de te Concarneau en de 8ste te Vlaardingen. De flotieljes werden geleid door Marinegruppenkommando Nord te Wilhelmshaven met Gen. Adm. Carls en Marinegruppenkommando West te Parijs met Gen. Adm. Saalwächter.



De zware bewapening op de boeg en op het achterschip zijn te zien op Sperrbrecher 141, de voormalige Nederlandse kustvaarder Lies. (Verzameling T. Termote)

Bijna de helft van deze schepen ging verloren op zee. Na de oorlog werden de overblijvende schepen teruggegeven aan de eigenaars of als krijgsbuit onder de geallieerden verdeeld. Sommigen gingen naar de sloop, anderen zien we nu nog in de vaart in de verst mogelijke hoeken van de wereld.

VORPOSTENBOOTE

Stoomtreilers te wapen !

In een de defensieve en offensieve oorlogvoering ter zee stonden niet alleen Schnell- en Raumboten in voor het leggen en ruimen van mijnen, het begeleiden van konvooien en het aanvallen van duikboten. Allerhande andere schepen werden hiervoor ook gebruikt. Naast kustvaarders in de Sperrbrecherflotielje ging het ook om vissersschepen, stoomtreilers, die als Vorpostenboot gingen dienen.

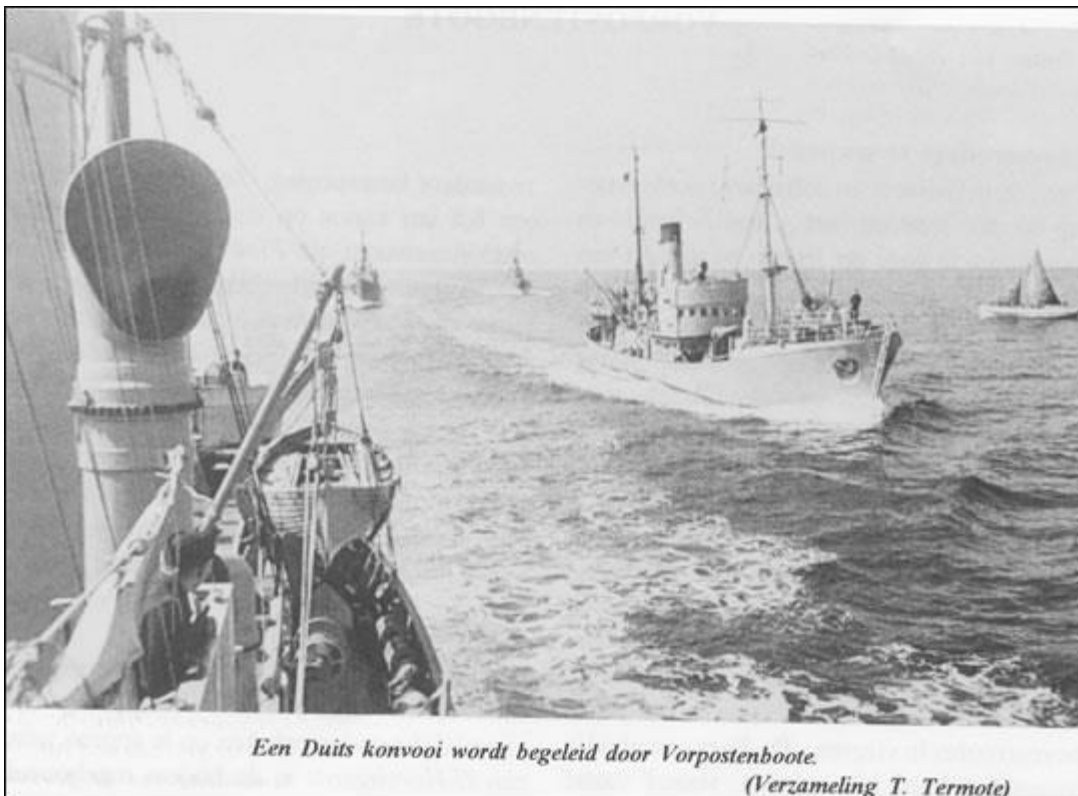
De bewaking van de bezette kustzones en het escorteren van konvooien van haven naar haven bleken een grote kopzorg voor veel kommandanten van deze kleine vloot. De geallieerden wisten maar al te goed welke schade ze konden toebrengen door deze belangrijke toevoerroutes te vizeren. De Vorpostenboote kregen het hard te verduren, vooral vanaf oktober 1940 toen de Amerikanen vliegtuigen begonnen te leverden aan de uitgeputte Royal Air Force.

Vorpostenboote waren vissersschepen die voorzien werden van een zware bewapening. De vroegere visruimen voor de brug, werden de woonruimtes en verblijven voor de bemanning. In de beginfase van de oorlog kreeg de boeg een 20 mm MG Flakkanon en op het hek was plaats voor zes dieptebommen. De brug werd voorzien van de nodige radio-apparatuur, signalisatie-instrumenten en schijnwerpers. Ze was ook langs de wanden beschermd tegen bomsplinters en de granaten van Britse snelboten. De patrijspoorten en deuren aan dek werden onderworpen aan de reglementering van verduistering tijdens de nacht. In de zomerperiode van 1940, bij de voorbereiding van de invasie van Engeland kregen deze schepen een zwaardere bewapening. Ze bestond eerst uit een 8,8 cm kanon op de boeg en meerdere machinegeweren als Flakbewapening op de brugvleugels. Tegen het begin van 1943 waren bijna alle Vorpostenboote voorzien van een 8,8 cm of 7,5 cm boegkanon, een 37 of 40 mm Flakkanon, een 20 mm VierlingsFlak, twee tot vier 20 mm enkelvoudige Flak-kanonnen alsook verscheidene 15 mm MG's. Alhoewel ze geen grote snelheden haalden waren ze berucht als ware drijvende forten en konden venijnige steken uitdelen aan niet voorbereide indringers.

Hiernaast maakte de mij nenveegen legapparatuur deel uit van de primaire bewapening. Om vijandelijke onderzeeboten op te sporen werd een U-Horchgerezt in de bodem ingebouwd. Tot het eerste oorlogsjaar werden alle ombouw en reparatie opdrachten aan Duitse werven toevertrouwd zoals, de Oder-Werken te Stettin. In 1940 werden ze aangevuld door Deense werven in Frederikshavn en Aalborg en werven in de lage landen zoals Rotterdam, Vlissingen, Amsterdam en Antwerpen.

In het begin was een bemanning van 30 zeelui de norm. Na enkele maanden werden ze opgedreven tot 50 en meer volgens de grootte van de bewapening. Zoals bij de Britse kustvloot waren de meeste van deze mannen reservisten. Daarnaast werden ze aangevuld door vissers die zich hadden opgegeven als oorlogsvrijwilligers.

Vele kapiteins verkozen om op hun eigen schip te blijven, maar nu in dienst van de Kriegsmarine. Met hun kennis van de lokale zee en bekwaamheid om een schip te kommanderen klommen sommige hoog de militaire ladder op. Hier denken we aan Lt. z. S. d. Res. Lucht, van de 13de Vorpostenbootflotielje, die het tot Geleitinstrukteur in de Middellandse Zee en later Flotieljekommandant in Noorwegen had gebracht. Sommige kommandanten hadden nog in de Eerste Wereldoorlog bij de kleine oppervlaktevloot dienst gedaan. Als invallers werden rekruten voorzien, die een groot deel van hun leven op zee hadden gesleten of vrijwilligers die naar de zeedienst overstapten.



Een Duits konvooi wordt begeleid door Vorpostenboote.

(Verzameling T. Termote)

Hiernaast waren ook gespecialiseerde soldaten die een uitgebreide specialisatie in wapens hadden doorlopen. Door de grote verscheidenheid aan professioneel personeel bij de Vorpostenboote ging men er zelfs toe over om sommige schepen als trainingsvaartuigen voor jongere officieren gebruiken die in bij de U-boten wensten dienst te doen, alsook officieren van de Marine-artillerie die maar weinig van de zee hadden gezien.

Inséré 10/07/19 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 10/08/19

“Oorlogsvloot van de Rotterdamsche Lloyd '40-'45”

BOEKBESPREKING door: Frank NEYTS

Bij uitgeverij Walburg Pers verscheen net “Oorlogsvloot van de Rotterdamsche Lloyd '40-'45”. Nico Guns en Frans Luidinga tekenden als auteurs. “Oorlogsvloot van de Rotterdamsche Lloyd” verhaalt over de bijdrage die de schepen en hun bemanningen van de Rotterdamsche Lloyd leverden tijdens de Tweede Wereldoorlog. Veel van het persoonlijke leven van de zeelieden in die oorlogsjaren is onderbelicht gebleven. Het speelde zich ver van huis en haard af. Het thuisfront verkeerde al die jaren in grote onzekerheid over het lot van hun geliefden. Het enige contact was af en toe een Rode Kruis telegram waarmee en teken van leven werd gegeven. Bijna driehonderd zeelieden van de Rotterdamsche Lloyd verloren het leven. Anderen kwamen in Jappenkampen terecht. De helft van de Lloyd-vloot ging gedurende de vijandelijkheden ten onder. Dit boek richt aan de hand van uniek archiefmateriaal de schijnwerper op de rol van de mail- en vrachtschepen van de Rotterdamsche Lloyd en van het vlootpersoneel dat op alle

wereldzeeën dienstdeed onder de meest moeilijke omstandigheden. Deze schepen brachten soldaten, oorlogsmaterieel, voedsel en grondstoffen naar de oorlogsgebieden. Vooral in het begin van de oorlog genoten zij een minimum aan bescherming. De zeelieden die aanvankelijk nog op vrijwillige basis waren aangemonsterd, kwamen later onder de verplichtingen van het "Vaarplichtbesluit 1942" te vallen. Een buitengewoon interessant werk! "Oorlogsvloot van de Rotterdamsche Lloyd '40-'45" (ISBN 9 789462 492905) telt 448 pagina's, werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 49,50 euro.

Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. . In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 0032(0)53.78.87.00, Fax 0032(0)53.78.26.91, www.boekenbank.be , E-mail: admin@agorabooks.com.

Inséré 12/07/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 12/08/19

Exmar Signs Shipbuilding Deals for Two LPG Carriers in China

Belgian owner and operator of gas carriers Exmar has signed shipbuilding agreements for the construction of two LPG carriers in China.



The 86,000 m³ gas carriers, to be fuelled by LPG, would be constructed by Shanghai's Jiangnan Shipyard.

Both vessels are to be delivered ex yard respectively within the second and third quarter of 2021, according to the company.

The new units would serve Exmar's long-term commitments towards Norway-based energy group Equinor for worldwide LPG transportation under a contract signed in December 2017.

Inséré 14/07/19 DOSSIER Enlevé 14/08/19

Making ECDIS compliance easier

Cybersecurity threats at sea are not much different to those onshore and yet onboard electronic systems such as ECDIS have not always kept up even though it is important to do so.

As a result the United Kingdom Hydrographic Office (UKHO) has recently published a revised edition of the Admiralty ENC and ECDIS Maintenance Record (NP133C), which was first published in 2014.



With easy-to-use checklists and templates to record ECDIS annual performance checks and software maintenance, "the ENC and ECDIS Maintenance Record is to assist crews going through port state control (PSC) and to help them gather all the information they need in one place to be able to prove to a PSC inspector that they are using the system responsibly and keeping charts up to date and doing all the things they need to," said UKHO head of

OEM support and digital standards Thomas Mellor.

He told Seatrade Maritime News that among the key drivers of this update has been to keep it in line with guidance published by the International Maritime Organization (IMO), stating that approved safety management systems (SMS) should consider cyber risk management in line with the ISM code by 2021.

NP133C has been revised to help mariners achieve this by providing a checklist to document threats and procedures to mitigate risk to ships and now provides for the first time guidance to help bridge crews record and manage cyber risks.

This guidance includes tips such as assigning one particular member of the bridge crew to be responsible for a specific piece of equipment and helping to disseminate usage information on it. This can help prevent incidents such as the detention last year of the bulker African Alke in Brisbane by Australian authorities because the crew were unable to demonstrate they could use the vessel's ECDIS system.

Another measure UKHO has been working on with manufacturers is to develop annual inspections for ECDIS, which comes in the form of a checklist. "This is essentially a health check for the ECDIS system which makes sure it is basically fit-for-purpose," said Mellor, noting that while there are annual inspections required for voyage data recorders and AIS systems, there are currently none for ECDIS systems. While they are pushing IMO to implement mandatory annual ECDIS inspections, the updated document will help to plug the gap and allow owners and operators to do voluntary checks if they want to.

Mellor shared with SMN that another thing UKHO is working with manufacturers and other parties to develop for future ECDIS systems, is the IMO's S-Mode concept under its e-navigation umbrella. A paper will be presented and discussed at the next IMO sub-committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR) next year, meaning earliest potential mandatory implementation could be in 2020 or 2021.

This will look at creating hot keys for fundamental tasks that will be common to all ECDIS systems. The same hot keys will be in the same place on all systems to try and standardise the graphical user interface for the mariner so it will be easier for them when they move between vessels.

"That's the next evolution for ECDIS systems," he concluded.

Inséré 15/07/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 15/08/19

Bouw Nederlandse en Belgische mijnenbestrijdings vaartuigen in Bretagne vrijwel zeker

Door: Jaime Karremann

Het is alweer bijna twee maanden geleden sinds Naval Group de opdracht voor de bouw van twaalf mijnenbestrijdingsvaartuigen voor de Belgische en Nederlandse marine kreeg toegewezen. Lang was het vrij stil rond de nieuwe schepen, maar de weg lijkt nu open voor de contractondertekening en dus bouw van de schepen in Frankrijk.

Hopelijk wordt dan ook duidelijk wat beide landen precies hebben aangeschaft.

De Franse minister van Defensie Florence Parly krijgt uitleg op de scheepswerf van Piriou tijdens een bezoek vorige maand aan de winnende werf. (Foto: Franse ministerie van Defensie)



Wie wacht op
een
Kamerbrief
van de
minister of

staatssecretaris van Defensie doet er goed aan om op vrijdagmiddagen de brieven aan de Tweede Kamer in de gaten te houden. Zo ook afgelopen vrijdag. Toen verscheen namelijk de brief van staatssecretaris Barbara Visser aan de Tweede Kamer over de Belgische bezwaarprocedure van de mijnenbestrijdingscapaciteit. Het was maar een kort briefje, met het bericht dat de Belgische Raad van State het ingediende bezwaar van Engine Deck Repair (EDR) niet ontvankelijk verklaart. Daarmee lijkt de weg open voor de contractondertekening. Want in België zijn er "geen beletsels meer voor de gunning van het contract aan het consortium onder leiding van Naval Group," zo schrijft Visser. De staatssecretaris vraagt de Tweede Kamer ook om die richting op te bewegen: "Zoals vermeld in de D-brief is met België afgesproken dat met de ondertekening van het contract zal worden gewacht tot na de behandeling van deze D-brief door de Kamer. België heeft ons verzocht om medewerking om het contract spoedig te kunnen gunnen. Ik vraag de Kamer om begrip hiervoor bij de verdere behandeling van dit dossier."

De verwachting is dat de Tweede Kamer dat begrip zal tonen, ondanks de vele vragen die in Den Haag rond het dossier leven. Tijdens het Algemeen Overleg op 25 april bleek bijvoorbeeld al dat er van de SP tot de VVD vragen zijn. Over de procedure, over de Nederlandse inbreng en zeggenschap. De SP-Kamerlid Karabulut refereerde zelfs aan "geruchten over handjeklap van de Franse staat en de Franse firma met de Belgische regering," die in de Vlaamse pers verschenen en Salima Belhaj (D66) vond het doodzonde

dat Nederlandse kennisinstellingen buitenspel staan (ondanks de "mooie vorm van Europese defensiesamenwerking").

De staatssecretaris beantwoordde de vragen waar mogelijk en kwam overeen de Kamer te informeren als er een uitkomst van het bezwaar is. Dat is inmiddels gebeurd en dus kan het project verder. Even was dat nog onzeker toen EDR bezwaar aantekende. De Antwerpse scheepshersteller maakte deel uit van Sea Naval Solutions, waar onder andere ook Thales bij hoorde. Dit consortium was favoriet en EDR wilde de mijnenbestrijdingsvaartuigen in Antwerpen afbouwen. Sea Naval Solutions verloor, maar het consortium diende geen bezwaar in. EDR deed dat wel. En dat bleek onvoldoende volgens de Raad van State, want doordat niet alle leden van consortium bezwaar aantekenden, is het bezwaar ongegrond verklaard. België zal op zondag 26 mei een nieuwe regering kiezen. De huidige regering wil daarom nog voor 25 mei het contract met Belgium Naval & Robotics ondertekenen voor de bouw van de twaalf schepen. Die schepen zullen vermoedelijk in Concarneau en Lorient (Bretagne) worden gebouwd op de scheepswerven Piriou en Kership, die in handen zijn van Naval Group. Piriou is een werf die civiele schepen bouwt en heeft samen met Naval Group een joint venture, genaamd Kership, dat gespecialiseerd is in marineschepen tot 95 meter.

Het Franse Ministerie van Defensie twittert verheugd over het succes van de Franse scheepswerven. Dat zou in Nederland ondenkbaar zijn. Overigens blijkt dat niet uit een bericht van Belgium Naval & Robotics zelf, maar uit een tweet van eigenaar Pascal Piriou. Naval Group en partners houden zich al lange tijd op de vlakte. De afbeelding die door het consortium werd gedeeld bleek pas nadat de winst bekend werd gemaakt een willekeurige schets te zijn geweest. Toen het echte beeld naar buiten werd gebracht, was er nog steeds onduidelijkheid. Zo erg zelfs dat Marineschepen.nl door meerdere defensiebedrijven in binnen- en buitenland werd gebeld met vragen over het getoonde ontwerp en de onderdelen.

Wat het ontwerp inhoudt heeft BN&R dus nog niet publiek gemaakt. Deze werkwijze van Naval Group verschilt sterk met die van de concurrenten, die in een veel eerder stadium openheid van zaken gaven. Naval Group zegt te wachten tot de contractondertekening, critici (die niet aan de concurrenten of Defensie verbonden zijn) zeggen dat België en Nederland een artist impression hebben gekocht die later pas wordt ingevuld.

Hoe dan ook komt het moment van contractondertekening dichterbij en kunnen we vooruit kijken naar de toekomst van de Belgische en Nederlandse Mijndienst, en de eerste Franse marineschepen in Nederlandse dienst.

Bron : Marineschepen.nl

Inséré 16/07/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 16/08/19

Iran blasts Britain's 'piracy' after Royal Marines detain oil tanker in Gibraltar

Roland Oliphant, senior foreign correspondent Dominic Nicholls, defence and security



Britain has been plunged into a diplomatic row with Iran after Royal Marines seized an Iranian oil tanker as it passed through the Strait of Gibraltar, in a move likely to

further inflame tensions in the Gulf. The GRACE 1 super-tanker was boarded in the early hours of Thursday morning to prevent it from delivering a cargo of crude oil to Syria in defiance of EU sanctions, apparently following a request to the UK from the United States. The move provoked fury in Iran, which accused Britain of bowing to US pressure to blockade its oil exports and summoned the British ambassador to the foreign ministry in Tehran to express "its very strong objection to the illegal and unacceptable seizure" of the 300 meter vessel. Abbas Mousavi, a spokesman, called the move "destructive" and said it could increase tensions in the Persian Gulf, where six oil tankers have recently suffered attacks that Britain and the US have blamed on Iran. In an interview on Iranian television, Mr Mousavi said it was "a form of piracy" that proved Britain was following "the hostile policies of the US". US National Security Advisor John Bolton said the British move was "excellent news." "America & our allies will continue to prevent regimes in Tehran & Damascus from profiting off this illicit trade," Bolton said on Twitter. The drama began when a specialist team from the Royal Marines' Maritime Operations Unit swooped on the 330 meter super-tanker as it paused to take on supplies off Gibraltar overnight. The 30 commandos inserted on a Pacific 24 high-speed boat and by 'fast-roping' from a Wildcat helicopter, allowing 16 Royal Gibraltar Police officers to search the vessel in a safe manner. The operation was over in minutes with no shots fired. Fabian Picardo, Gibraltar's Chief Minister, said he authorised the assault and a police request for Royal Marine assistance because he believed the ship was bound for the Baniyas refinery in Syria. "That refinery is the property of an entity that is subject to European Union sanctions against Syria," he said. The foreign minister of Spain said Britain had acted as the request of the United States. Josep Borrell, the Spanish foreign minister, said Madrid was assessing the implications of the incident because it took place in waters it considers its own. Spain disputes British ownership of Gibraltar. The Foreign Office said Rob Macaire, the UK ambassador in Tehran, told the foreign ministry when he was summoned that the move was about enforcing sanctions on Syria, not on Iran, and that Britain views Iranian oil exports in general as legitimate. Lloyd's List, the shipping publication, said the 300,000-tonne, Panamanian-flagged tanker loaded oil off Iran in April before sailing around the Cape of Good Hope, a lengthy route apparently taken because the ship was too heavy to use the Suez canal. The vessel was one of four tankers found to be involved in shipping Iranian fuel oil to Singapore and China in violation of US sanctions by a Reuters investigation earlier this year. Its seizure will further inflame the difficult relationship between Britain and Tehran, which regularly clash over Iran's foreign policy and the fate of jailed British dual nationals including Nazanin Zaghari-Ratcliffe. It may also complicate British, French, and German efforts to save the 2015 nuclear deal and to defuse a

confrontation between the United States and Iran in the Gulf. Hassan Rouhani, Iran's president, said on Sunday that Tehran will increase its enrichment of uranium to "any amount that we want" after it breached the 300 kilogram limit laid out in the nuclear agreement in protest at US attempts to strangle its oil exports. Britain officially defends Iran's right to export oil under the 2015 nuclear deal, which offered the Islamic Republic economic incentives in exchange for curtailing its nuclear program. But the United States, which quit the deal last year, has attempted to blockade Iranian oil exports under a "maximum pressure" policy designed to force Tehran to accept more restrictive limits on its nuclear program, curtail its ballistic missile program and abandon covert military operations in the Middle East. The policy has reduced Iran's exports to well below 500,000 barrels of oil a day, a fraction of the 1.8 million economists believe the country needs to operate. Iran has said it will continue to breach some of its nuclear commitments unless the remaining signatories of the deal - Britain, France, Germany, the EU, Russia, and China - find a way for it to sell oil and access the revenues.

Source: telegraph

Inséré 18/07/19 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 18/08/19

Kapitein hoe laat begint het copuleren ?



De titel van dit boek zal bij niet-zeevarenden (walslurpen) ongetwijfeld wenkbrauwen doen fronsen en daarmee menig lezer op het verkeerde been zetten. Bij (oud-)zeevarenden daarentegen zal het op zijn minst een brede glimlach ontlokken en wellicht een verkeerde verwachting van de inhoud.

In tegenstelling tot wat de titel doet vermoeden is dit geen boekje vol pikante en smeulige zeemansverhalen onder het gezegde 'in ieder stadje een ander schatje'. Integendeel. De nogal onorthodoxe titel staat voor een inspirerende verzameling verhalen over het werkelijke leven aan boord van zeeschepen. Het is een eigentijdse autobiografie van de hand van oud-kapitein Willem Content, die zijn rijke zeemanscarrière heeft samengevat in een unieke zeemansbundel van 42 korte waargebeurde verhalen met een knipoog naar het dagelijkse leven aan boord in vroegere tijden.

In de ogen van walslurpen is het beroep van zeeman nogal eenzijdig en stereotype. In hun ogen zijn zeelieden excentriekelingen, ruwe bolsters die lang

van huis zijn, in elke haven vreemdgaan en notoire drankliefhebbers. Niets is minder waar. Willem Contents verhalenbundel bewijst dat. Het gaat over het werkelijke leven op zee, over de vaak humoristische communicatie tussen kapitein en hoofdkantoor, over ladingproblematiek, de interactie met soms beroemde passagiers, de hiërarchie aan boord, maar ook over snel en efficiënt improviseren wanneer dat nodig is en alles wat zich soms letterlijk tussen schip en wal afspeelt. Deze verhalenbundel geeft walslurpen inzicht in het leven aan boord in de periode van vlak na de oorlog tot en met eind jaren tachtig. In chronologische volgorde neemt de auteur de lezer op humorvolle wijze mee op reis om van nabij kennis te maken met zijn ruim veertig jaar lange carrière in de scheepvaart waarin hij opklom van stuurmansleerling op de kustvaart tot gezagvoerder op de grote handelsvaart.

De uitgever Het boek is te bestellen bij Willem Content: telefoon 035-6284886 of per e-mail w.content@upcmail.nl. Kosten €12.50 incl verzendkosten over te maken op rekening NL94INGB0001479033 onderverdeling Boekje

Inséré 18/07/19 DOSSIER Enlevé 18/08/19

Remote inspections will soon be commonplace

The boom in technology over the past few years has resulted in the creation of revolutionary solutions.*

This has converted the previously faced 'challenge' of communication between the ship and its operator into a simpler and more efficient process. Once the boundaries and limitations in data transmission were lifted, computer terminology that is familiar and used in daily life also entered the world of shipping.

Alongside these changes, innovative and technologically advanced tools are constantly being developed with the aim of simplifying and standardising the traditional work flows and services currently in place.

For example, the idea of replacing the most commonly used, and up to now, traditional ship data inspection methods requiring the physical presence of the inspector, to the design and creation of efficient and cost-effective alternative ship inspections is being debated.

A rough calculation estimated that about 110,000-120,000 traditional physical inspections take place on board ships every year requiring the presence of an auditor or inspector.

These physical inspections are very time-consuming. A lot of time is wasted in reviewing the same records during every inspection, especially as daily rates of inspectors are high. These inspections also contribute to crew fatigue and may result in unattended ship operations as crew need to be present during these physical inspections or audits, which sometimes result in crew frustration.

Apart from this, it has also been evidenced over the years that despite the existing legislation and the significant number of inspections, which are carried out on a yearly basis, the number of accidents on board ships is still increasing.

Current technology allows for the design of alternative ship inspection solutions, even for the most demanding kind, such as risk assessments on board. Equipment, techniques and tools, such as cameras, dedicated software to compress and analyse images, videos, real-

streaming, etc are now readily available and can all be used by the seafarers on board with the aim of submitting to the onshore risk assessor convincing evidence for conducting remote risk assessments.

Since 2013, Prevention at Sea has been providing risk prevention services to shipmanagers and charterers as an LR certified risk assessor and developing software products for the industry to help prevent incidents, such as non-compliance, off hires, delays, and penalties, as well as environmental and safety accidents, by using dynamic risk assessments rather than relying solely on old fashioned traditional risk assessments, which depend upon past records and do not take into account the changes in processes on board.

Working together

By undertaking risk assessments for quality assurance in line with BIMCO guidelines, the aim over the last two years is to ensure that charterers and ship operators work together and are able to take advantage of the technical knowledge currently on hand, as well as the findings and experience gained from traditional risk assessments carried out on board, provided through our LR certified marine risk assessments for quality assurance purposes. Due to the scepticism that exists between charterers and shipowners, the idea of 'working together' seems a very foreign notion but also a very promising one. In a few years time a scenario could exist where both parties may communicate with the key aim to ensure that risky conditions, identified through the remote risk assessment by a certified risk assessor, are addressed effectively by keeping both parties in the loop prior to the charter commencing or during the whole charter period.

When analysing the notion of remote risk assessment, there are many challenges to be considered or to be overcome. Certain standards must be predetermined under which an item under remote inspection will be verified. For example, to assess the condition of a vent head, by sending a picture or a video, which is taken from a distance more than 50 cm away without evidencing its smooth working condition, should not be accepted. Another issue would be that when taking a video or pictures from drills carried out and sending them as evidence, may be subject to rights protection regulations and this case should be further investigated for compliance by our legal advisors.

Following stringent analysis and consideration, we are now in the process of equipping our risk auditors with tablets to simplify and standardise our risk assessment process to ensure consistency and increase efficiency.

By the beginning of next year, our risk assessments (and possibly other inspections/ audits) will be carried out remotely up to a certain point with the aim of reducing the cost and time spent on board. By the end of next year, we expect that we will have reduced the time of our physical presence on board required to carry out a risk assessment by 60% and by the beginning of 2020, remote risk assessments, not based on past records but based on real-time records submitted by the ship, will be a fact.

**This article was written by Petros Achtypis, Prevention at Sea Ltd's CEO.*

Inséré 20/07/19 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 20/08/19

Le capitaine de navire

Définir ce qu'est un capitaine n'est pas chose aisée du fait des différents termes employés à travers les siècles. On trouve principalement les dénominations de capitaine, maître, patron, ou commandant.

Selon Valin les trois premiers termes ne sont synonymes que dans le sens où ils désignent indifféremment celui qui commande un vaisseau ou un autre bâtiment de mer. Capitaine désignerait l'officier d'un vaisseau de la Royale (Piganiol de la Force tome 1 p.643), maître selon les us et coutumes de la mer le commandant d'un vaisseau marchand et patron celui qui est à la tête d'une barque, traverse, allège ou autre petit bâtiment.

Sur les navires marchands une autre distinction existe selon que la navigation se fait au long cours ou au cabotage auquel cas on parlera de maître pour la première et de patron pour la seconde.

A partir du XVIII^e siècle il est d'usage répandu d'utiliser le titre de capitaine pour la flotte militaire ou commerciale, le risque de confusion étant faible du fait des grades dans la marine : capitaine de vaisseau, capitaine de frégate, capitaine de brûlot.

Selon Jules Lecomte auteur du "dictionnaire pittoresque de la marine" en 1835, capitaine est le titre de tout chef d'un bâtiment mais on dit plus particulièrement capitaine de celui qui commande un navire du commerce comme on dit commandant de celui qui dirige un bâtiment de guerre. On le voit les avis divergent quant à la définition.

Pour Pardessus, patron était la dénomination employée dans la plupart des lois maritimes pour désigner celui qui est préposé par l'armateur au gouvernement d'un navire.

De nos jours on emploie le terme de commandant pour désigner le chef de l'expédition maritime marchande au long cours ou au cabotage, patron pour le secteur de la pêche et capitaine pour la plaisance même si dans la pratique courante on utilisera le terme de capitaine dans la navigation au commerce.

Origines et évolution:

Les origines du capitaine sont lointaines et son histoire est longue et tourmentée.

Sous la Grèce Antique deux personnages coexistent à la tête du navire. D'une part le "Nauchere" qui est le représentant du propriétaire chargé des fonctions commerciales et d'autre part le "Kubernetes" ou celui qui tient le gouvernail a autorité sur l'équipage et est responsable de la marche du navire. Toujours chez les grecs on employait le terme de "Proreta".

Sous la Rome Antique on trouve le "Gubernator" qui tient le gouvernail et a des fonctions nautiques et le "Nauchere" devient "Magister Navis" ou maître du navire mais ne s'occupe pas de la navigation.

Au Moyen Age, à l'époque du Consulat de la mer (XIV^e -XV^e) le propriétaire du navire généralement propriétaire de la cargaison dispose de deux auxiliaires nautiques qui sont le "Naucher" ou "Noxter" qui sait serrer ou forcer les voiles, dresser ou couper le mât, faire tout ce qu'exige le bien du navire et le "Pilote Hauturier" qui sait lire la carte, diriger le navire, prévoir le temps et connaît les pays lointains. Ces systèmes d'organisation correspondaient à des époques où le patron du navire était le propriétaire présent à bord et ce Senyor de la Nau pouvait ignorer l'art de la navigation. De même les marchands accompagnaient leurs marchandises lors des expéditions maritimes effectuées dans des conditions difficiles, chaque voyage étant une aventure. En plus des dangers propres à la mer et à la navigation à voile viennent se greffer des dangers inhérents aux conditions de vie à bord (malnutrition, maladie, brutalités) ou des dangers extérieurs du fait des guerres

ou des prises. Il est vrai qu'à l'époque de la navigation à voile les fortunes de mer ont un rôle non négligeable. On peut illustrer ce propos en mentionnant l'exemple des 90 navires naufragés dans la juridiction de l'amirauté de La Rochelle dans la première moitié du XVIII^e et on peut aisément supposer qu'il y en a eu autant deux siècles auparavant.

Un gros changement va intervenir au XVII^e puisque le capitaine doit connaître la navigation.

Dès la fin des grandes découvertes était apparu nécessaire de réglementer l'accès au titre de "Maistre du navire".

L'édit de l'amirauté de mars 1584 sous le règne d'Henri III tout en reconnaissant la fonction de capitaine impose un examen préalable. Cet édit dispose entre autre: "Nul ne sera à l'avenir reçu à conduire ou être maistre de navires s'il n'est expérimenté et examiné par deux anciens maistres en présence du dict amiral ou ses lieutenants et des échevins ou notables bourgeois."

Le Recès hanséatique de 1614 rappelle l'exigence de savoir conduire le navire.

Le code Michau en 1629 sous le règne de Louis XIII portant règlement sur le commerce et la navigation crée une école d'hydrographie dans chaque province maritime afin d'enseigner l'art de la navigation.

Enfin la grande ordonnance de Colbert d'août 1681 viendra ponctuer l'évolution en étant à l'origine de l'actuelle formation maritime, instaurant un contrôle des compétences et en consacrant les qualités requises par un capitaine à savoir : talent de navigation, négociant et meneur d'hommes.

Ainsi l'article 1 de l'ordonnance dispose: "Aucun ne pourra cy-après estre receu Capitaine, Maistre ou Patron de navire, qu'il n'ait navigé pendant 5 ans, et n'ait esté examiné publiquement sur le fait de la navigation et trouvé capable par 2 anciens Maistres, en présence des Officiers de l'Admirauté et du Professeur d'Hydrographie, s'il y en a dans le lieu."

Cet article vient confirmer l'article 86 de l'ordonnance de 1584 en y apportant toutefois quelques modifications à savoir le recours à quatre anciens maistres au lieu de deux qui interrogent le candidat uniquement sur la manœuvre, le professeur d'hydrographie l'interrogeant sur la sphère et la navigation.

A l'issue de cette épreuve il est reçu maître et reçoit les lettres de maîtrise sans qu'il soit reçu pilote auparavant. En pratique la réception se matérialisait donc par une lettre débutant par la formule suivante tout du moins dans l'amirauté de La Rochelle: "L'état des services que le susnommé a rendu depuis sa réception de pilote, tant sur les vaisseaux du roy que sur les navires marchands suivant la vérification qui en a été faite sur les rolles d'armemens et de désarmemens ainsi qu'il suit." A la suite de cette formule étaient soigneusement recensées les périodes de navigation du prétendant qui devaient consister en 5 ans de navigation sur vaisseaux marchands avec preuve à rapporter par certificat du commissaire aux classes sauf dispense du roi et en deux campagnes sur des vaisseaux du roi d'une durée de trois mois chacune minimum selon le système des classes instauré par Colbert. De plus, l'âge minimum était de 25 ans accompli sauf dispense.

Il est important de noter que le candidat devait obligatoirement se présenter dans son amirauté sauf autorisation spéciale et Valin ne manquait pas de souligner le risque d'être victime de l'avarice ou du caprice des examinateurs et de ne pouvoir se présenter ailleurs.

Les conditions d'admission étaient différentes selon que l'on se situait dans le cadre d'une navigation au grand cabotage ou au petit cabotage. Suivant l'ordonnance du 18 octobre 1740, le long cours concernait la navigation vers les Indes, le Canada, Terre Neuve, le Groenland, les îles d'Amérique, les Açores, les Canaries, Madeire et au delà de Gibraltar.

Le grand cabotage s'entendait par la navigation vers l'Angleterre, l'Ecosse, l'Irlande, les Pays Bas, Hambourg, l'Espagne, le Portugal et les îles avoisinantes.

Le petit cabotage consistant à avoir toujours les côtes en vue, naviguer de cap en cap, les capitaines connaissant les points, bancs, rochers, marées...

Ces lettres de maîtrise étaient le document indispensable pour être inscrit sur le rôle d'équipage créé par l'ordonnance de 1681. L'article 4 de l'ordonnance permettait aux pilotes disposant d'une expérience de deux années d'accéder directement à la fonction après requête au juge de l'amirauté.

Enfin, un double contrôle s'exerçait par le biais d'une part du Bureau des Classes qui procédait à l'inscription maritime comme pour tout marin et d'autre part de l'Amirauté à travers diverses formalités: notamment l'article 10 impose la tenue d'un registre ou journal mentionnant les remarques sur le voyage ou l'article 16 impose un rôle d'équipage.

On peut estimer que cette législation s'explique par le souci de la monarchie de développer le commerce au long cours avec les colonies et donner des garanties aux armateurs sur le recrutement et le contrôle des capitaines. De plus dans les décennies après Colbert, l'essentiel de la politique a été orienté vers la mer, la prospérité de la France passait par le développement du commerce et de la colonisation.

Ce n'est qu'en 1817 que le grade de "Capitaine au Long Cours" apparaîtra officiellement désignant les officiers aptes à la navigation lointaine.

Enfin en 1967 seront créés les brevets de "Capitaine de Première et de Seconde Classe de la Navigation Maritime" clôturant la formation dispensée dans les Écoles Nationales de la Marine Marchande.

Attributions et responsabilités:

Le capitaine personnage complexe, représentant les intérêts privés du propriétaire-armateur et personnage chargé de diriger une expédition a toujours été investi d'énormes pouvoirs et responsabilités nautiques ou commerciales. Comme on l'a vu précédemment il n'a pas eu de tout temps des attributions techniques notamment jusqu'en 1584 mais ce qui est remarquable est que la plupart des attributions qu'il possédait lors de l'ordonnance de 1681 se retrouvent aujourd'hui même si certains bouleversements se sont produits. Tout d'abord et parmi les 36 articles consacrés au Capitaine, Maître ou Patron, l'article 5 de l'ordonnance de 1681 dispose qu'il "appartiendra au maître de faire l'équipage du vaisseau, et de choisir et louer les Pilote, Contre-Maître, Matelots et compagnons ; ce qu'il fera néanmoins de concert avec les propriétaires, lorsqu'il sera dans le lieu de leur demeure." Ces attributions figuraient à l'article 2 chapitre 15 du Guidon, aux chapitres 55 et 195 du Consulat et dans le droit hanséatique. Concernant l'équipage on estimait que le capitaine était le mieux placé pour juger de la capacité, de l'ardeur pour le service, du caractère, de l'humeur et de l'expérience des hommes composant son équipage. Il avait en la matière une grande marge de manœuvre sauf concertation obligatoire en cas de présence à bord du propriétaire ou de l'armateur (art.16 Hanse Teutonique).

De plus le capitaine devra s'assurer avant de faire voile que le navire est bien équipé, chargé et avitaillé sous peine d'imprudences inexcusables (art.8) et il répond des marchandises qu'on lui confie sauf accidents qui sont ni de son fait ni de sa faute ni de celle de ses gens (art.9) : donc il est tenu de toute faute même très légère et seul le cas fortuit peut l'exonérer.

Selon l'article 13 il sera tenu d'être en personne dans son bâtiment à la sortie des ports, havres ou rivières, de mener en rade, donner un bon mouillage et mettre en sûreté son navire, cette disposition étant plus ferme depuis une ordonnance du 24 août 1712 puisque

il aura obligation de coucher à bord des bâtiments en rade suite à l'enlèvement de plusieurs navires mouillés en rade de la Rochelle sous peine de prison.

L'article 15 exigeait que le maître avant de faire voile prenne l'avis des pilotes, contremaîtres et autres principaux de l'équipage. Ce devoir d'information existait déjà dans les règles de Wisby (art.14) et à la question "que vous semble ce temps ?" les assistants du capitaine répondaient soit "le temps n'est pas bon car il est nouvellement venu et le devons laisser asseoir" soit "le temps est bel et bon". L'article 25 prévoyait une réunion quotidienne du maître et des pilotes, contremaîtres et experts sur les routes à suivre.

Au titre des obligations imposées au capitaine s'ajoutait celle d'achever le voyage pour lequel il avait été désigné, faire voile maximum deux jours après chargement, la seule dispense survenant en cas d'interdiction du commerce avec le pays pour lequel le navire était destiné, toute entrée dans un havre étranger ami ou ennemi étant prohibée de manière absolue sauf nécessité qui devait être prouvée par des témoignages.

Un des principaux devoirs du capitaine était le voyage en droiture et était considéré comme prévarique tout maître faisant fausse route, la peine infligée étant exemplaire.

Un autre devoir important résidait dans l'interdiction d'abandonner le navire pendant le voyage et l'obligation de veiller à la conservation de la nef et des marchandises. Il est à noter qu'au XV^e siècle est apparu le subrécargue représentant les marchands et qui aux côtés du maître de la nef suivait et veillait aux soins appropriés à la marchandise. Cette fonction perdure aujourd'hui même si elle est devenue un peu marginale.

Le courage ne devait s'ébranler à la vue du péril sous peine de lâcheté et le maître devait faire tous les efforts pour écarter le danger et si besoin était devait presser, enjoindre voire menacer les hommes.

Toute violation de ces importantes prérogatives était sévèrement punie de peines afflictives, corporelles, de dégradation, d'infamie et de galères. Les peines exemplaires outre le risque de mort pouvait aller jusqu'à l'interdiction de commandement et d'exercer aucune fonction à bord. Le crime le plus grave était sans nul doute le fait de livrer son navire aux ennemis ou de faire échouer ou périr son navire malicieusement (art.36) ce qu'on nomme la baraterie. De même les fausses étaient très sévèrement réprimées. Le capitaine avait déjà à cette époque la qualité d'homme public.

Une autre faute très grave résidait dans le fait de prendre de l'argent sur le corps, l'avitaillement ou l'équipement du navire, sans nécessité, ou vendre des marchandises ou pour schématiser engager de folles dépenses. On considère que le capitaine commet une infidélité, un abus de confiance, une prévarication criminelle inexcusable pouvant conduire au bannissement.

Parmi les attributions dont dispose le maître du navire figure en bonne place le pouvoir disciplinaire. Cette autorité a toujours existé à bord des navires avec de surcroît les moyens de se faire respecter.

Dès le XI^e siècle le droit maritime des rhodiens affirmait que le matelot devait savoir qu'il était à bord un véritable esclave. Le code de Malacca de 1276 ajoutait que "ce que le souverain qui porte le titre de Commandeur des croyants est sur terre, le capitaine l'est en mer".

Les rôles d'Oléron au XII^e siècle disposaient que le maître doit entretenir la paix parmi les mariniers et concilier leurs différends. Cependant il faut souligner comme le fait le Consulat de la mer que si le matelot doit obéissance au patron, s'il doit accepter ses remontrances, il n'est pas tenu de souffrir ses violences.

Les articles 22 et 23 de l'ordonnance de 1681 fixent également le principe d'obéissance perpétuelle avec la possibilité pour le capitaine après concertation avec le pilote et le contre-maître de punir d'une peine de cale, de mise à la boucle, aux fers ou au pain et à l'eau.

Il pouvait aussi mettre le délinquant dans une posture humiliante de façon à l'exposer à la risée de ses camarades ou encore infliger quelques coups de garçette ou bout de corde.

Mais en matière de crime le capitaine n'a aucun pouvoir de juridiction sur les gens du navire : il ne peut qu'arrêter les coupables, saisir les instruments du crime et remettre le tout à l'officier d'amirauté. Valin déplorait certaines dérives brutales même si le capitaine encourait une peine allant jusqu'à l'interdiction de commander.

comme le notait Casaregis au XVIII^e siècle le maître a l'équivalent d'un pouvoir familial qui va jusqu'au droit de correction légère à la manière d'un père vis à vis de ses enfants.

La discipline allait jusqu'à faire supporter sur tous indistinctement la "friponnerie" de certains matelots. L'ordre exigeait qu'en cas de vol ou larcin dont le coupable n'est pas démasqué de punir tout le monde afin en quelque sorte de les responsabiliser. (art.35)

Enfin on peut citer l'interdiction de revendre les victuailles du vaisseau car celles-ci sont embarquées proportionnellement au nombre de gens et à la longueur du voyage avec une dispense en cas de nécessité notamment si un autre navire vient à en manquer. Ce devoir de charité ainsi que le souligne Valin ne doit pas conduire à devenir victime de la fourberie des ennemis.

Pour conclure et de manière anecdotique on peut évoquer l'article 34 qui fait interdiction de dissiper les restes de munitions lors de fêtes qui avaient lieu dans les rades. Cette tradition a été interdite par une ordonnance du fait du coût et du danger que cela représentait.

BIBLIOGRAPHIE:

- VALIN René Josué : "Nouveau Commentaire sur l' Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681 ", 2 volumes Tome 1 et Tome 2, La Rochelle 1766, 804 pages et 852 pages. Du capitaine, maître ou patron Tome 1, Livre 2, Titre 1.
- PARDESSUS J.M.: "Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle", Tome 4, MDCCCXXXVII.
- LECOMTE Jules: "Dictionnaire pittoresque de marine", éditions de l'Estran 1835.
- Vice Amiral WILLAUMEZ: "Dictionnaire de marine", réédition par le Chasse -Marée/Armen 1998.
- Réceptions de capitaines de navires de 1761 à 1766, Archives Départementales de la Charente Maritime série B 5976.
- LUC M.A.: "Les naufrages dans l' Amirauté de La Rochelle au XVIII^e siècle", mémoire d' histoire, Poitiers 1996.
- MERRIEN J. "Vie quotidienne des marins au moyen âge"

Inséré 22/07/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 22/08/19

Nieuwe lichting alumni van de Antwerpse Hogere Zeevaartschool

Met zo'n zestig zijn ze, de nieuwe lichting alumni van de Antwerpse Hogere Zeevaartschool. Ze komen aan de start in de wetenschap dat de brede Belgische scheepvaart, dus niet alleen de baggersector, hun knowhow kan gebruiken.

Een zestigtal studenten van de Antwerpse Hogere Zeevaartschool (HZS) ontving afgelopen vrijdag hun diploma. De school benadrukt graag dat de kersverse alumni niet om jobkansen verlegen zitten. "Met een maritiem diploma zit je goed op de arbeidsmarkt.

Met name studenten die tijdens hun studietijd de kans grijpen om aan boord stage te doen, bouwen een waardevol netwerk uit en worden vaak al voor het einde van hun studie gevraagd voor de job", klinkt het.

"De Belgische scheepvaart doet het bijzonder goed", benadrukt Wilfried Lemmens, gedelegeerd bestuurder van de Koninklijke Belgische redersvereniging (KBRV). "Het aantal schepen onder Belgische vlag is in de afgelopen jaren sterk uitgebreid. Afgestudeerden met een diploma van de Hogere Zeevaartschool staan goed aangeschreven bij onze reders."



Niet alleen bagger

Binnen de baggersector is het jobaanbod het meest gunstige, maar HZS-alumni komen net zo goed aan boord van olie-, gas- en chemicaliëntankers en andere type schepen. Katleen De Geyter, hr-manager Jan De Nul Group, geeft aan: "Wij rekruteren steeds extra aspirant-officieren in functie van de aangroei van de vloot. Omdat het een aantal jaren duurt vooraleer ze de nodige competenties hebben om in onze sector te kunnen functioneren, nemen we hen tijdig in dienst zodat ze de tijd krijgen om die competenties te verwerven."

Overheid en interim

Niet alleen in de privésector, ook bij overheidsinstellingen als het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) zijn er open plaatsen. "We hebben binnen het agentschap vacatures voor kapiteins en scheepstechnici en we vinden daar niet onmiddellijk invulling voor", zegt Nathalie Balcaen, administrateur-generaal agentschap MDK.

Jacques Kerkhof, secretaris maritieme sectoren van de Belgische Transportbond (BTB) geeft aan dat ook de mensen die onder tijdelijke contracten werken, vlot aan de slag blijven. "Er zijn momenteel bij ons geen varende die zonder opdracht zitten."

Inséré 24/07/19 DOSSIER Enlevé 24/08/19

MEPC73: Buckle Up, the Arctic HFO Ban Is On Its Way

As October's MEPC73 meeting in closed in London, the Clean Arctic Alliance and Arctic indigenous groups expressed our satisfaction for the support given by many member nations of the International Maritime Organization (IMO), the United Nations body which governs international shipping, towards commencing work on the development of a ban on the use and carriage of heavy fuel oil (HFO) in Arctic waters. While the news may not appear earth-shattering, progress is often won in undramatic ways. After the MEPC73 (Marine Environment Protection Committee) meeting, the Clean Arctic Alliance team afterwards reflected afterwards that we would have gotten more news coverage had things gone terribly wrong. That no member countries of the IMO sought to undermine or hinder the development of the ban was highly significant, and a clear signal that there was acceptance that Arctic waters should get the protection they deserve, and as soon possible. The support provided by Austria, Bangladesh, Canada, Denmark, France, Germany, Iceland, Ireland, Netherlands, New Zealand, Norway, Spain, Poland and the UK, for the ban being sent to Pollution Prevention and Response subcommittee (PPR6), which takes place next year, for the for the work to mitigate the risks of using and carrying HFO in the Arctic to begin early in 2019. While the development of a ban on HFO use and carriage as fuel is contingent on an assessment of the impact of a ban, MEPC has agreed the need to expedite the work.

Why is heavy fuel oil so bad?

As global understanding of multiple threats posed by use of fossils fuels has unfolded, perhaps IMO delegations have begun regarding a ban on HFO, for use by ships in the Arctic, as being an obvious way forward to protect both the Arctic environment, and the communities who depend upon it. A ban would cut the risk of oil spills and from emissions and deposits of black carbon, which accelerates ice melt. It is now clear that the impacts of climate change in the Arctic also have repercussions further south – what happens in the Arctic doesn't stay in the Arctic. One of the ways to lessen our impact on the Arctic is by ending the use of HFO in its waters. 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. With climate change fuelling high winter temperatures and driving summer sea ice melt, Arctic waters are opening up to more shipping. As the sea ice recedes, 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 ships targeting extraction of previously non-accessible resources, could greatly increase the risks of HFO spills. Unless, of course, HFO is banned. 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. Already banned in Antarctica, 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. A decade after the Arctic Council published the Arctic Marine Shipping Assessment (AMSA), which identified that an oil spill is the greatest threat to the Arctic from shipping, and seven years after its Protection of the Arctic Marine Environment Working Group published a report commissioned from Det Norske Veritas which concluded that using distillates instead of HFO as fuel would achieve significant spill risk reduction it is significant, if belated, progress that IMO member states are now commencing the work necessary to adopt a ban on the use and carriage of heavy fuel oil (HFO) by ships operating in the Arctic.

So what happens next?

At MEPC 73, member states considered the methodology for an assessment of the impact of a ban ahead of sending the "Scope of Work"- which sets out the work to be done to reduce the risks associated with the "use and carriage of heavy fuel oil as fuel by ships in Arctic waters", including the proposal for a ban. The methodology for an impact assessment will be finalised and this "scope of work" will start to be addressed at the next gathering of the IMO's Pollution Prevention and Response subcommittee (PPR 6) in February 2019.

How did all this come about?

In July 2017, the International Maritime Organization's Marine Environment Protection Committee (MEPC 71), agreed to embark on a body of work aimed at mitigating the risks of HFO. This move was welcomed by the Clean Arctic Alliance, a coalition of non-profit 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. At MEPC 72 in April 2018, a strongly-worded proposal to ban HFO as shipping fuel from Arctic waters was co-sponsored by Finland, Germany, Iceland, Netherlands, New Zealand, Norway, Sweden and the US. The proposal for a ban, along with a proposal to assess the impact of such a ban on Arctic communities from Canada, was supported by Australia, Belgium, Czech Republic, Denmark, Estonia, France, Ireland, Japan, the League of Arab States, Poland, Portugal, Spain, Switzerland, and the UK. "A single HFO spill could have devastating and lasting effects on fragile Arctic marine and coastal environments," the Finnish proposal said. "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." For some countries, support was contingent on the outcome of an assessment of the impacts of the ban. Although the proposal for a ban was well supported, not all Arctic countries are on board as yet, in particular Canada and Russia appear to prefer to trial other measures first. We wrote about MEPC72 in depth in an this article: [The World's Dirtiest Fuel will be Banned from Arctic Shipping. Here's How.](#)

Indigenous Support for an Arctic HFO Ban

Support from Denmark was particularly notable as it is the sixth (out of eight) Arctic nation to support the ban, and that it was followed by Greenland, which announced its support for an HFO ban in the Arctic in August 2018. The Inuit of Alaska, Canada, Greenland and Chukotka added further weight to the calls to end the use of HFO in the Arctic in the Utqiagvik Declaration (page 4). In November, a Nunavut Inuit organisation, Nunavut Tunngavik, called on the Canadian government to to ban "the use, carriage and transportation" of HFO.

Canada and Russia

While Russia and Canada have supported IMO work to consider ways to mitigate the risks associated with HFO, to date, however Russia has not supported an outright ban on use of HFO in the Arctic. 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, and marine bunker fuel supplier Gazpromneft expects to halt fuel oil use from 2025. Significantly, in August 2018, Russian President Vladimir Putin and Finnish President Sauli Niinisto made a joint statement on the need to move to cleaner ships' fuels such as LNG in the Arctic. 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 MEPC 71 in 2017, however the support for a ban appears to have changed, and for now remains unclear. In a Canadian Press story published on April 5th 2018, Canada not on board plan to ban 'dirty fuel' use on Arctic shipping routes, Andrew Dumbrille of WWF, a Clean Arctic Alliance member, criticises Canada for "sitting on their hands". The article says that "Canada, however, wants a delay. It joined the Marshall Islands — one of the most popular places in the world for shipping companies to register their vessels — to submit a request for things to be slowed down until further study on the economic and other impacts of such a ban on Arctic communities can be completed." "Dumbrille said 2021 is three years away — plenty of time to develop a plan to get rid of "the dirtiest, the cheapest, the bottom of the barrel fuel on the planet" without placing a burden on northern communities"

The Shipping Industry

Following reports that several prominent shipping companies were starting to move goods across the Arctic, the Clean Arctic Alliance challenged Maersk, COSCO and Fednav to come clean on the fuel they being used. We compiled these challenges – to which we received little or responses to – into a article, first published on Splash 24/7 – Who is Ready for an Arctic HFO Ban? Recent news, that Maersk plans on cutting its carbon emissions to zero by 2050 are ambitious, laudable and nothing short of remarkable. The cruise shipping industry's use of HFO is also coming under increasing scrutiny, thanks to the work campaigns like Clean Up Carnival, and this recent report from Transport & Environment, Cost analysis of Arctic HFO ban for cruise shipping, which finds that it would cost passengers just the price of a glass of wine a day if cruise ships would stop burning highly polluting heavy fuel oil in the fragile Arctic environment.

What else happened at MEPC?

The Clean Arctic Alliance held and took part a number of events during MEPC73, including side events such as Impacts and Benefits of a Heavy Fuel Oil Ban in the Arctic, which discussed economic and community benefits and impacts of a HFO ban in the Arctic, and presented an indigenous community perspective on such ban, along with recent research on:

- the potential impacts from a HFO spill in the Arctic
- shipping costs to transport commodities
- costs incurred by Arctic residents as a result of a HFO spill in the Arctic
- fleet wide and individual ship impacts
- change in consumer prices
- incremental costs for the cruise industry

There was also an event in Spanish, Challenges and opportunities of maritime transport decarbonisation: The initial GHG Strategy and HFO ban in the Arctic, as well as evening event at the House of Lords, Indigenous Perspectives on Polar North Shipping – listen to audio of the event here. More information about these events can be found in our MEPC73 briefing. Finally, The Arctic – On Our Watch, a photography exhibition organised by the Clean Arctic Alliance, was displayed at the IMO during the meeting. The collection of images from 25 photographers forms a visual journey around the Arctic. The images were put forward by both amateur and professional photographers to show that this seemingly remote and inaccessible region is home to uniquely adapted communities and iconic wildlife.

Source: HFO Free Artic

Inséré 26/07/19 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 26/08/19

“Polar Ship Operations”

BOEKBESPREKING by : Frank NEYTS

The Nautical Institute recently published a second edition of the book entitled “Polar Ship Operations. A Practical Guide”, written by Captain Duke Snider FNI. Interest in the polar regions is growing as the season for accessing these remote and hostile areas is lengthening. The nascent shipping ventures in these regions face new challenges and risks and this hard, unforgiving environment requires diligence and deliberation in the planning and execution of voyages. Operating ships within any ice regime requires knowledge, skills and awareness beyond that of many mariners, particularly when sailing in waters affected by hard multi-year and glacial ice. Should things go wrong, little assistance is available in polar regions, so mariners must be self-sufficient. Captain Snider brings the full benefit of his extensive experience in polar shipping and as a highly qualified ice navigator to describe the human, technical, environmental and operational challenges of transiting polar seas. This new edition has been updated to take account of IMO’s Polar Code, which came into force in 2017.

“Polar Ship Operations” (ISBN 978-1-906915-56-8), 150 pages, is issued as a softback. The book can be bought from the better bookshop, or one can contact The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, London, SE1 7LQ, UK. Tel. +44.(0)20.7928.1351, Fax +44.(0)20.7401.2817, pubs@nautinst.org , Web: www.nautinst.org.

Inséré 27/07/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 27/08/19

UAE introduces financial security requirements for seafarers

The Federal Transport Authority – Land and Maritime of the United Arab Emirates has issued a circular requiring all UAE flagged ships trading internationally, and all ships over

200 gt operating in UAE waters, to have a contract of insurance to cover seafarers in event of abandonment, death or serious injury.

Under the new measures, which take effect as of 18 February, ships must have proof of insurance cover for up to four months' owed wages and entitlement. Any ships in contravention will not be allowed to anchor at or call UAE ports.

The move comes as newly elected IMO Council member UAE prepares to ratify the Maritime Labour Convention, which as of January 2017 requires ships subject to the MLC to display proof of such financial security measures.

"We are strongly behind the mandate issued by the Federal Transport Authority - Land and Maritime, for the financial protection of seafarers operating in the waters of the UAE," commented David Heindel, chair of the International Transport Workers' Federation (ITF), seafarers' section.

"Basic rights are being violated on a daily basis by companies operating in this region who not only fail to pay wages, but also fail to provide safe working conditions and enough food and clean water for their seafarers.

"This is a huge step forward in a region where, historically, shipowners have been allowed to repeatedly abuse the rights of seafarers," Heindel added.

Inséré 26/07/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 26/08/19

Bouw Nederlandse en Belgische mijnenbestrijdings vaartuigen in Bretagne vrijwel zeker

Door: Jaime Karremann

Het is alweer bijna twee maanden geleden sinds Naval Group de opdracht voor de bouw van twaalf mijnenbestrijdingsvaartuigen voor de Belgische en Nederlandse marine kreeg toegewezen. Lang was het vrij stil rond de nieuwe schepen, maar de weg lijkt nu open voor de contractondertekening en dus bouw van de schepen in Frankrijk.

Hopelijk wordt dan ook duidelijk wat beide landen precies hebben aangeschaft.

De Franse minister van Defensie Florence Parly krijgt uitleg op de scheepswerf van Piriou tijdens een bezoek vorige maand aan de winnende werf. (Foto: Franse ministerie van Defensie)

Wie wacht op een Kamerbrief van de minister of staatssecretaris van Defensie doet er goed aan om op vrijdagmiddagen de brieven aan de Tweede Kamer in de gaten te houden. Zo ook afgelopen vrijdag. Toen verscheen namelijk de brief van staatssecretaris Barbara Visser aan de Tweede Kamer over de Belgische bezwaarprocedure van de mijnenbestrijdingscapaciteit. Het was maar een kort briefje, met het bericht dat de Belgische Raad van State het ingediende bezwaar van Engine Deck Repair (EDR) niet ontvankelijk verklaart. Daarmee lijkt de weg open voor de contractondertekening. Want in België zijn er "geen beletsels meer voor de gunning van het contract aan het consortium onder leiding van Naval Group," zo schrijft Visser. De staatssecretaris vraagt de Tweede Kamer ook om die richting op te bewegen: "Zoals vermeld in de D-brief is met België afgesproken dat met de ondertekening van het contract zal worden gewacht tot na de behandeling van deze D-brief door de Kamer. België heeft ons verzocht om medewerking

om het contract spoedig te kunnen gunnen. Ik vraag de Kamer om begrip hiervoor bij de verdere behandeling van dit dossier."

De verwachting is dat de Tweede Kamer dat begrip zal tonen, ondanks de vele vragen die in Den Haag rond het dossier leven. Tijdens het Algemeen Overleg op 25 april bleek bijvoorbeeld al dat er van de SP tot de VVD vragen zijn. Over de procedure, over de Nederlandse inbreng en zeggenschap. De SP-Kamerlid Karabulut refereerde zelfs aan "geruchten over handjeklap van de Franse staat en de Franse firma met de Belgische regering," die in de Vlaamse pers verschenen en Salima Belhaj (D66) vond het doodzonde dat Nederlandse kennisinstellingen buitenspel staan (ondanks de "mooie vorm van Europese defensiesamenwerking").

De staatssecretaris beantwoordde de vragen waar mogelijk en kwam overeen de Kamer te informeren als er een uitkomst van het bezwaar is. Dat is inmiddels gebeurd en dus kan het project verder. Even was dat nog onzeker toen EDR bezwaar aantekende. De Antwerpse scheepshersteller maakte deel uit van Sea Naval Solutions, waar onder andere ook Thales bij hoorde. Dit consortium was favoriet en EDR wilde de mijnenbestrijdingsvaartuigen in Antwerpen afbouwen. Sea Naval Solutions verloor, maar het consortium diende geen bezwaar in. EDR deed dat wel. En dat bleek onvoldoende volgens de Raad van State, want doordat niet alle leden van consortium bezwaar aantekenden, is het bezwaar ongegrond verklaard. België zal op zondag 26 mei een nieuwe regering kiezen. De huidige regering wil daarom nog voor 25 mei het contract met Belgium Naval & Robotics ondertekenen voor de bouw van de twaalf schepen. Die schepen zullen vermoedelijk in Concarneau en Lorient (Bretagne) worden gebouwd op de scheepswerven Piriou en Kership, die in handen zijn van Naval Group. Piriou is een werf die civiele schepen bouwt en heeft samen met Naval Group een joint venture, genaamd Kership, dat gespecialiseerd is in marineschepen tot 95 meter.

Het Franse Ministerie van Defensie twittert verheugd over het succes van de Franse scheepswerven. Dat zou in Nederland ondenkbaar zijn. Overigens blijkt dat niet uit een bericht van Belgium Naval & Robotics zelf, maar uit een tweet van eigenaar Pascal Piriou. Naval Group en partners houden zich al lange tijd op de vlakte. De afbeelding die door het consortium werd gedeeld bleek pas nadat de winst bekend werd gemaakt een willekeurige schets te zijn geweest. Toen het echte beeld naar buiten werd gebracht, was er nog steeds onduidelijkheid. Zo erg zelfs dat Marineschepen.nl door meerdere defensiebedrijven in binnen- en buitenland werd gebeld met vragen over het getoonde ontwerp en de onderdelen.

Wat het ontwerp inhoudt heeft BN&R dus nog niet publiek gemaakt. Deze werkwijze van Naval Group verschilt sterk met die van de concurrenten, die in een veel eerder stadium openheid van zaken gaven. Naval Group zegt te wachten tot de contractondertekening, critici (die niet aan de concurrenten of Defensie verbonden zijn) zeggen dat België en Nederland een artist impression hebben gekocht die later pas wordt ingevuld.

Hoe dan ook komt het moment van contractondertekening dichterbij en kunnen we vooruit kijken naar de toekomst van de Belgische en Nederlandse Mijndienst, en de eerste Franse marineschepen in Nederlandse dienst.

Bron : Marineschepen.nl

Inséré 28/07/19 DOSSIER Enlevé 28/08/19

Report on the investigation of the groundings of Ocean Prefect - Umm Al Qaywayn, United Arab Emirates (I)



1.1 SYNOPSIS

On 10 June 2017, the UK registered bulk carrier Ocean Prefect grounded when approaching Ahmed Bin Rashid Port, in Umm Al Qaywayn, United Arab Emirates. The vessel was not damaged and refloated 12 hours later with tug assistance. It then anchored in safe water. On 11 June, the vessel again touched the sea bottom when entering the port, but was able to continue to its berth. However, on this occasion, three of Ocean Prefect's ballast tanks were breached, which required the vessel to dry dock in Dubai for repair. Two harbour pilots were on board during the groundings. There was no pollution and no injuries.

The investigation identified that:

- The pilots had very limited local knowledge and had only previously completed two pilotage acts in the port.
- The effect of a tidal set was influential in both groundings.
- The available tidal stream data for the port was insufficient to plan the safe passage of deep draught vessels using the port's narrow approach channel.
- The positions of the navigation marks used to indicate the limits of the port's approach channel were potentially misleading.
- The port in Umm Al Qaywayn lacked resource and marine expertise.

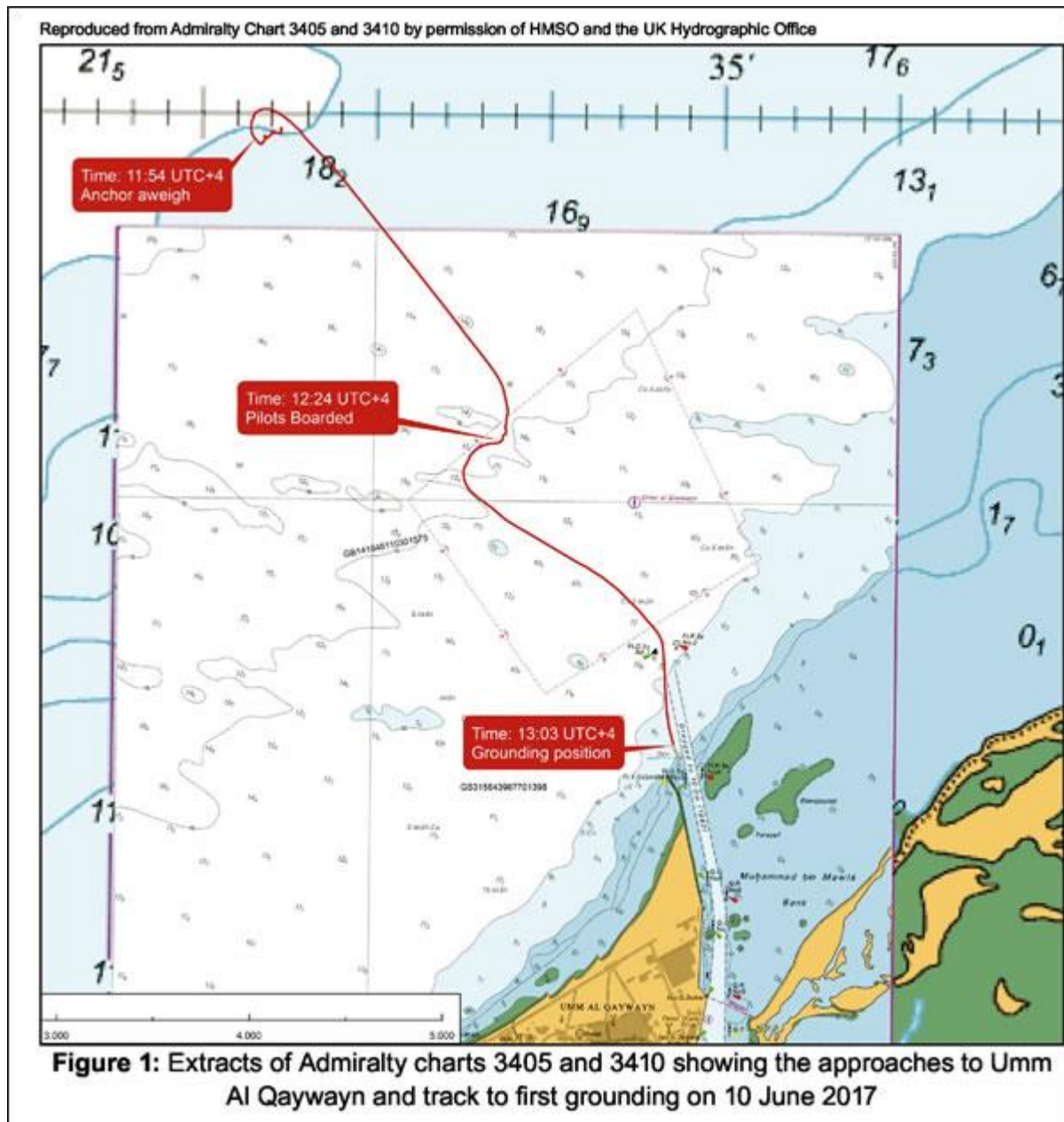
1.2 NARRATIVE

1.2.1 Entry into Umm Al Qaywayn on 10 June 2017

The UK registered Supramax1 bulk carrier Ocean Prefect had arrived in the Arabian Gulf from Richards Bay, South Africa, loaded with 50649t of coal. The vessel had

discharged 15000t of coal at Mina Saqr between 7 and 9 June 2017 before proceeding to Umm Al Qaywayn to discharge the remainder of its cargo.

By 1154 on 10 June 2017, Ocean Prefect had weighed anchor off Umm Al Qaywayn 2, UAE (Figure 1) and was heading towards the pilot embarkation position in preparation for entering Ahmed Bin Rashid Port. The master had the conn and was accompanied on the bridge by the third officer and a helmsman. The wind was south-south-east at 10 knots (kts) and the visibility was good. The vessel was carrying 35649t of coal, and its draught was 9.21m forward and 9.27m aft. The predicted high water in Umm Al Qaywayn was at 1322 with a height of 1.4m.



Meanwhile, the Malta registered bulk carrier San Nicolas, which had sailed from Umm Al Qaywayn, cleared the port's approach channel. Two harbour pilots (pilot and berthing pilot)³ then disembarked from San Nicolas onto the tug Halibut Ann 4. At 1224, the pilots transferred from the tug onto Ocean Prefect 1nm north-north-west of No.1 buoy and No.2 buoys, which marked the approach channel's seaward limit.

Ocean Prefect's second officer escorted the pilots to the vessel's bridge, where they were met by the master. Over the next 12 minutes, the master and the pilots discussed the passage plan into Umm Al Qaywayn in English and covered, among other things, the berthing arrangements, the wind and the use of tugs to turn the vessel and berth port side to. They also discussed the tidal stream. The pilots had detected a slight tidal set during San Nicolas's departure but anticipated that it would be slack by the time Ocean Prefect entered. The pilots had also confirmed their assessment of the tidal stream with Halibut Ann's skipper. During the master and pilots' exchange, the master developed a positive impression of the pilots, who appeared confident and competent. Meanwhile, the second officer took over as the officer of the watch and the third officer left the bridge. None of the master, the second officer or the helmsman had previously visited Umm Al Qaywayn. At 1236, the master handed the conn to the pilot. The pilot was standing by the centreline gyro repeater at the bridge front (Figure 2) while the berthing pilot was at the chart table completing paperwork. As Ocean Prefect continued towards the channel entrance, the master moved between the bridge front and the radar displays (Figure 3), which were set on the 1.5nm and 3nm range scales. The second officer operated the engine telegraph as required, but he also monitored the radars and periodically plotted the vessel's position on the paper chart on the chart table. The helmsman remained at the steering stand.



Figure 2: View from the bridge over the centreline gyro repeater

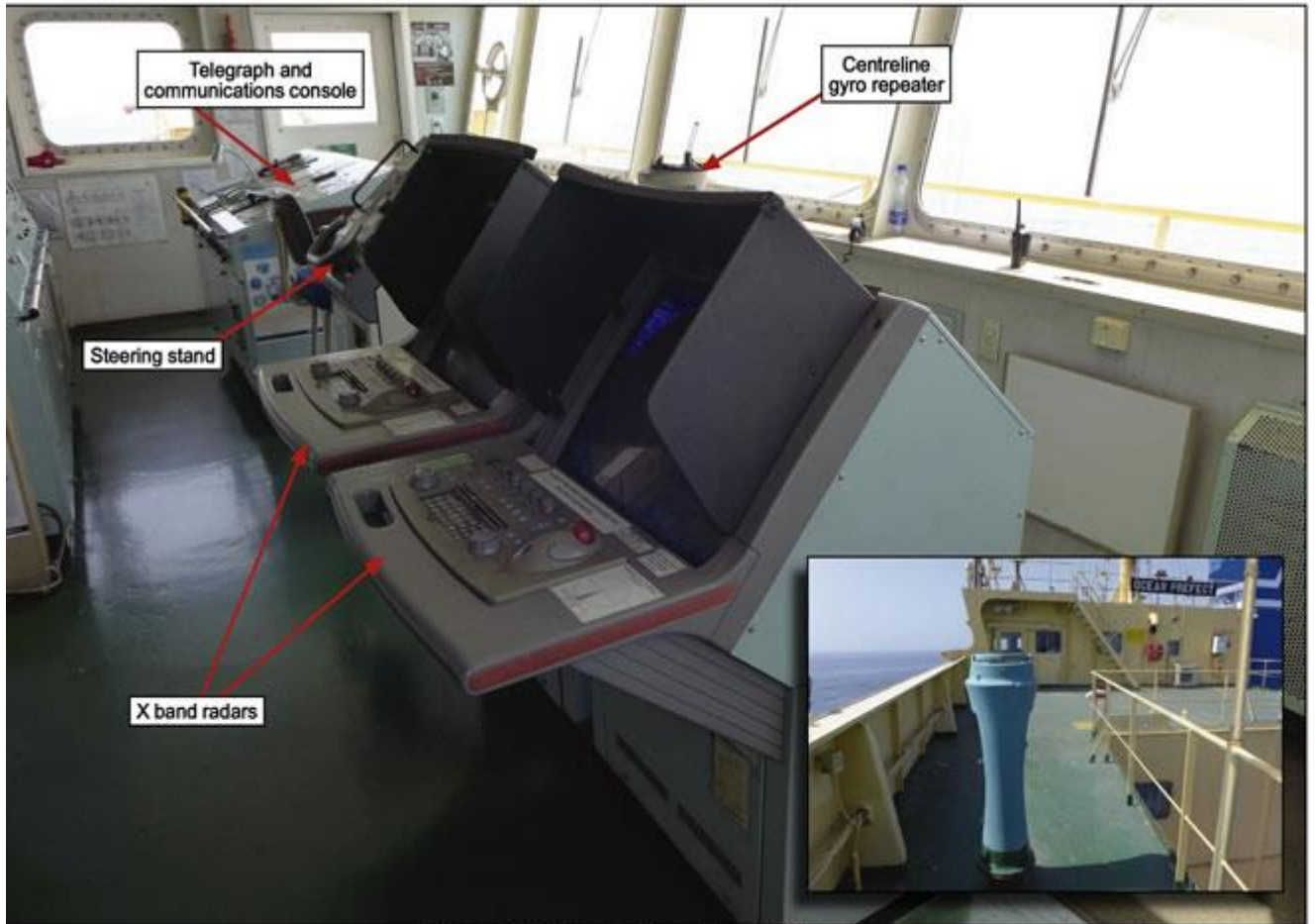


Figure 3: Bridge consoles and port bridge wing

At 1254, Ocean Prefect passed between No.1 and No.2 buoys (Figure 4) and the pilot steadied the vessel on a heading of 167°. The engine telegraph was at 'slow ahead' and the vessel was making good 4.2kts. At 1255:42, the echo sounder alarm activated. The depth displayed on the echo sounder, which was set to show 'depth below the keel', was 1.8m.

At 1256:10, with the master's agreement, the pilot reduced the engine speed to 'dead slow ahead'. He also adjusted the vessel's heading to 165°. A few seconds later, the master informed the pilot that the ship was "drifting to starboard". At 1257 the pilot advised that he may have to reduce speed further. He was conscious of the vessel's speed in relation to its ability to slow down as it approached the berth. The pilot asked if there was any error on the gyro, to which the master replied "no, maybe point five". The master and pilot then discussed the ship's apparent set to starboard and, at 1257:26, the pilot ordered a heading of 163°.

Ocean Prefect's master and the pilot were discussing the timing of slack water when, at 1257:54, the echo sounder alarm again activated. The pilot asked for the course over the ground and the second officer replied "174°". The pilot then ordered a heading of 157° quickly followed by 150°. During the vessel's turn to port, the pilot ordered the helmsman to steady at 155°.

At 1300, Ocean Prefect was heading towards No.3 and No.4 lateral posts. The pilot asked for Ocean Prefect's speed and the second officer replied that it was 4.1kts.

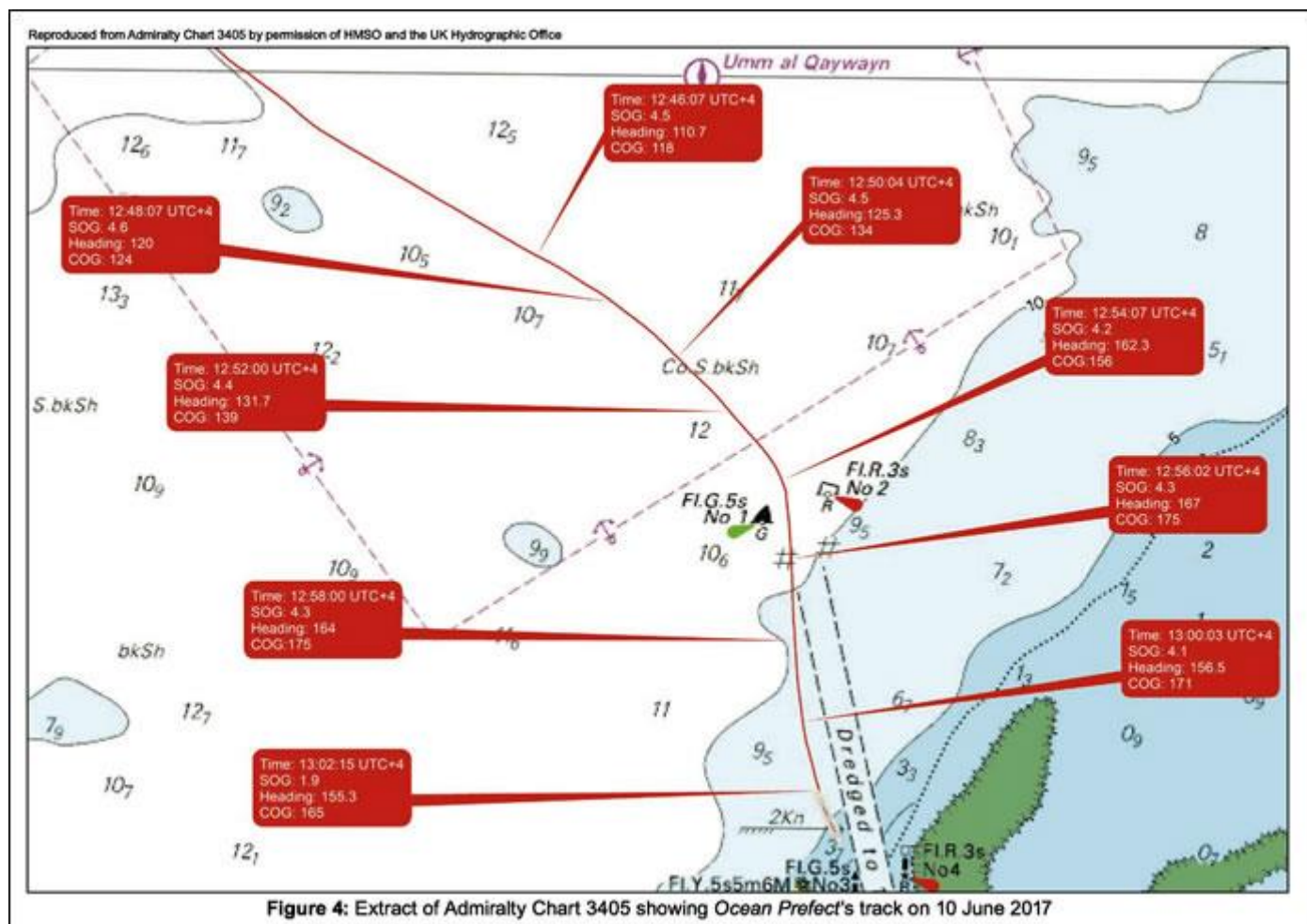
In response, the pilot ordered 'slow ahead'. One minute later, the pilot asked for the course over the ground. The second officer replied "165° [pause] 167°". The pilot then ordered 'slow ahead' but was told by the second officer that the vessel was already at slow ahead. At 1301:43 the pilot ordered 'half ahead'.

At 1302:30, the pilot asked for Ocean Prefect's speed and was informed by the second officer that it was 1.1 kts. The master added that the vessel was probably aground. The pilot immediately ordered a heading of 150° followed by hard-a-port and 'full ahead'.

1.2.2 Actions while aground

Ocean Prefect's speed reduced to zero and, at 1304, the pilot ordered the vessel's engine to 'stop' and the rudder to 'midships'. Two minutes later, the master instructed the chief officer via hand-held radio to sound the ballast tanks and to check the depth of water around the vessel. The chief officer soon informed the master that there was no water ingress and that the vessel was aground in way of No.4 starboard ballast tank. In addition, the chief engineer confirmed that the bunker tanks had not been breached.

The master informed Ocean Prefect's designated person (DP) of the grounding by satellite telephone. With the DP's agreement, the master saved the information on the vessel's simplified voyage data recorder (S-VDR)6 and then switched the recorder off to ensure that the saved data was not overwritten.



Over the next 4 hours, the pilot attempted to re-float the vessel with the assistance of Halibut Ann and the harbour tugs Grouper Ann and Mullet Ann 7 , which had sailed from Umm Al Qaywayn at the pilot's request. The attempts were unsuccessful.

In consultation with the DP, pilots and the ship's port agent, Ocean Prefect's master arranged for the vessel to be re-floated on the next high water, which was predicted to be at 0039 the following morning. In preparation, the pilot arranged for an additional tug, Pacific Vortex8, to assist.

By 0030 on 11 June 2017, Grouper Ann and Mullet Ann had been secured on Ocean Prefect's port side and Pacific Vortex its port quarter. The bulk carrier re-floated 45 minutes later and anchored 1nm north of No.1 buoy. While at anchor, the vessel's draught was reduced to 9.15m forward and 9.10m aft by discharging ballast water. The two pilots remained on board to take Ocean Prefect into Umm Al Qaywayn at high water later that day.

1.2.3 Entry into Umm Al Qaywayn on 11 June 2017

At about 1200 on 11 June 2017, Ocean Prefect's master, second officer, helmsman and the two pilots assembled on the bridge. The master and the pilots discussed the proposed entry and berthing plan and agreed to keep the vessel to the east side of the channel in anticipation of experiencing tidal conditions similar to the previous day. The wind was again south-south-easterly at 10kts with good visibility. The high water was predicted to be at 1354.

By 1300, Ocean Prefect had weighed anchor and had started to proceed at slow speed towards the approach channel. Automatic information system (AIS) data shows that the bulk carrier passed between No.1 and No.2 buoys at 1328, heading 154° at a speed of 3.2kts (Figure 5). The vessel's heading was then adjusted to keep towards the east of centre of the dredged channel. The master followed the advice of the pilot, who moved between the centreline and the port bridge wing. Meanwhile, the berthing pilot alternated between the starboard side of the bridge and the starboard bridge wing, and the second officer operated the engine telegraph and monitored the vessel's position using radar parallel indices. The helmsman remained at the steering stand.

Reproduced from Admiralty Chart 3405 by permission of HMSO and the UK Hydrographic Office

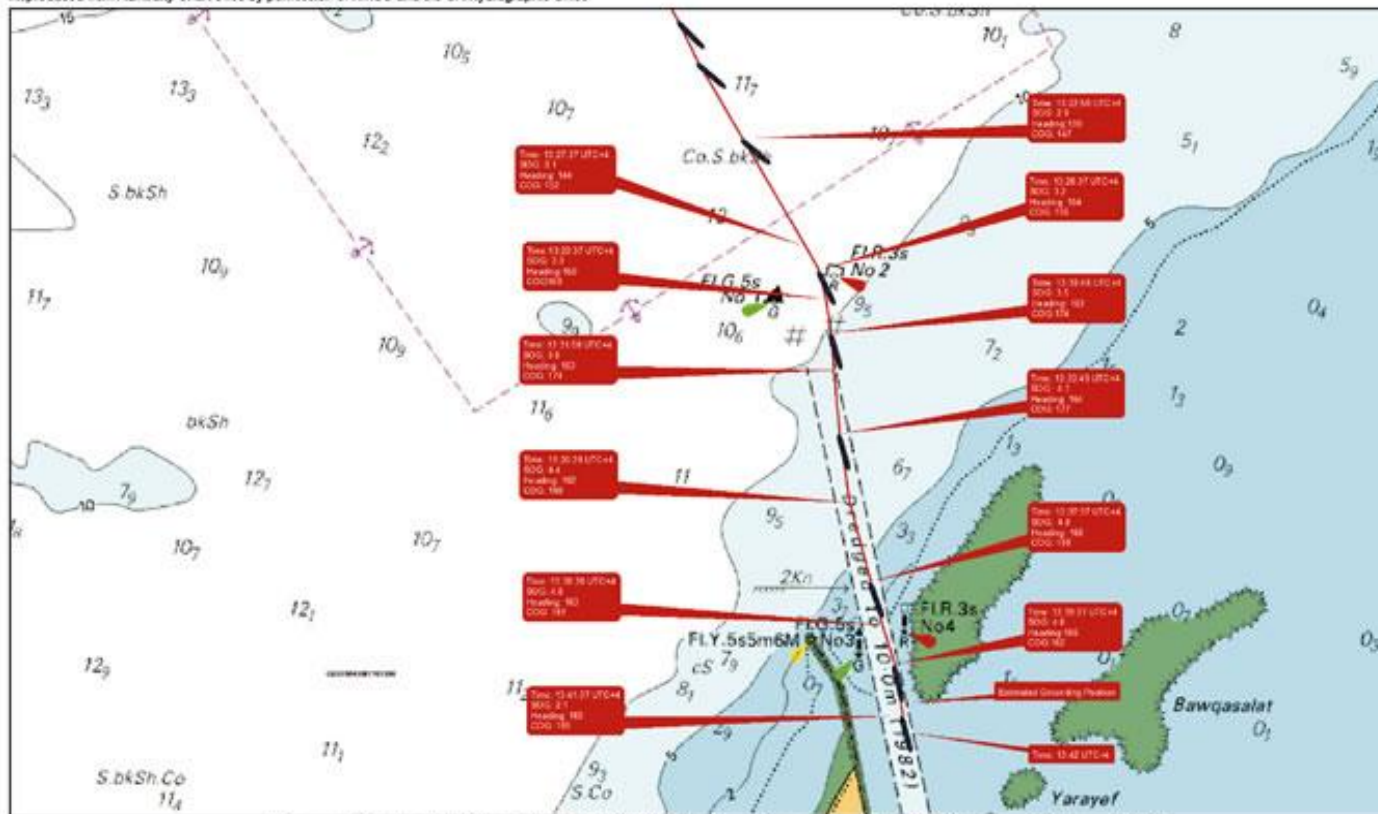


Figure 5: Extract of Admiralty Chart 3405 showing Ocean Prefect's AIS track on 11 June 2017

At 1338:38, Ocean Prefect passed between No.3 and No.4 lateral posts on a heading of 163° at 4.8kts. Seconds later, there was an exchange across the bridge between the pilot and the berthing pilot about an alteration of heading to starboard. During the exchange, the pilots gave different starboard helm orders, which prompted the helmsman to seek clarification from the master. The master told the helmsman to follow only his orders.

Seconds later, at about 1341, shuddering and heavy vibration was felt on board Ocean Prefect and the vessel's speed reduced for a few seconds to less than 3kts.

On the pilot's advice, the master ordered the telegraph to 'half ahead' and then full ahead' and steered the vessel towards the centre of the channel. At the same time, the chief officer, who was on the port side of the main deck adjacent to the accommodation, investigated an unusual loud noise and found air rushing from the ballast tank vent 'number 1 port aft' (Figure 6).



Figure 6: Ocean Prefect's main deck, port side

Ocean Prefect continued towards its berth and the pilot requested the assistance of Grouper Ann and Halibut Ann. The chief officer sounded the forward tanks and identified that No 1, 2 and 3 port ballast tanks were flooding. The vessel had also developed a 3° list to port. By 1500, Ocean Prefect was secured alongside its berth, starboard side to. Cargo discharge commenced 2 hours later. The master's note of protest that was issued on 12 June 2017 included:

At about 1342 hrs, when the vessel was within the channel and about 0.18' South of Buoy No. 4, with engines on Slow ahead (speed about 4.2 kts) hit some hard object (under water) on her port side.

1.2.4 Damage and repairs

Ocean Prefect's cargo discharge in Umm Al Qaywayn was completed on 16 June 2017. The vessel then sailed and anchored off Dubai, UAE. On 18 June, a dive inspection identified a series of splits, deep indentations and buckling of the shell plating between frames 184 and 109 on the port side. The largest split was 9100mm in length and 200mm wide (Figures 7 and 8). Inspection of the starboard side identified only abrasion damage to paintwork. With Lloyd's Register's approval, Ocean Prefect proceeded to dry dock in Dubai for repair.



Figure 7: Split in shell plating between frames 169 and 178

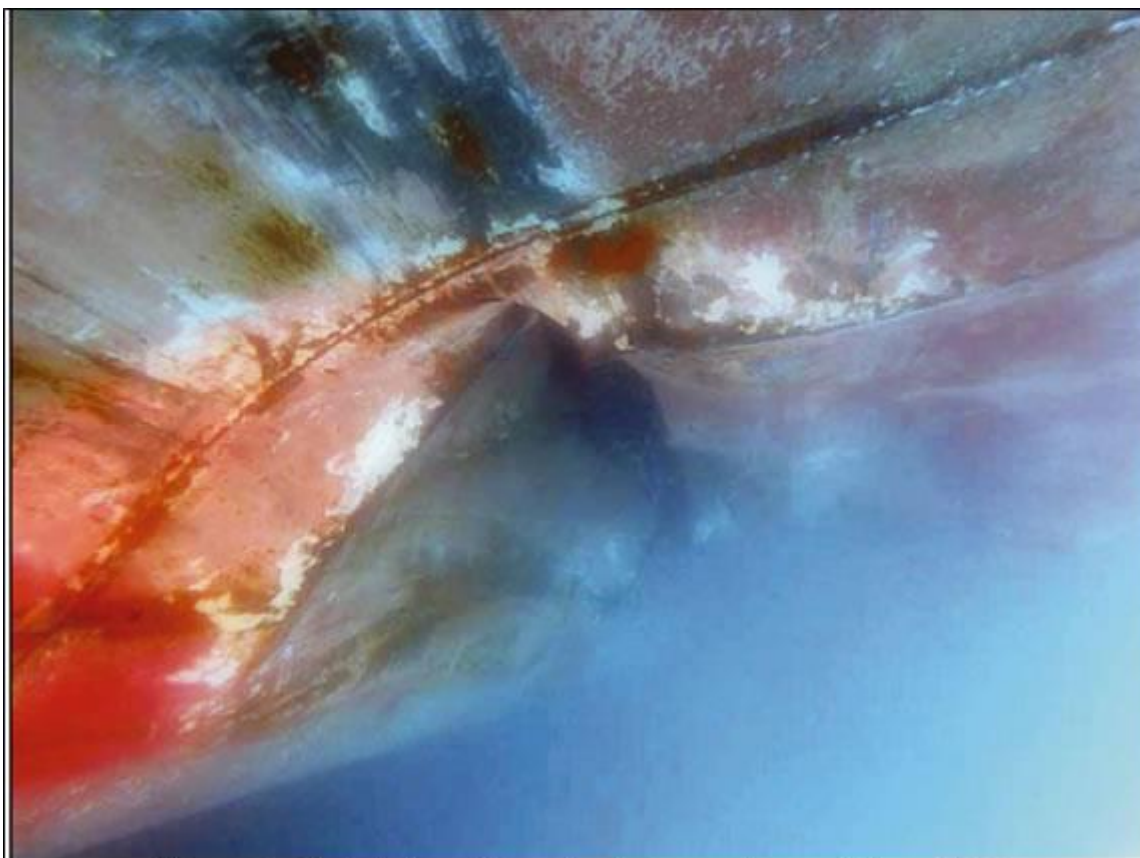


Figure 8: Shell plating deformation between frames 183 and 184

1.3 BRIDGE TEAM

1.3.1 Crew

Ocean Prefect's master was 51 years of age, a Bangladesh national who started his career at sea as a cadet in 1988. He obtained an STCW10 II/2 'Master Unlimited' certificate of competency (CoC) in 1997 and had served as master since 2008. The master joined V. Ships Asia Group Private Limited (V. Ships) in 2015 for which he had completed two contracts, both on board Ocean Prefect. He last joined the vessel on 19 March 2017 for a third contract. The duration of each of the master's contracts was approximately 4 months. The second officer was 28 years of age and was an Indian national who had been at sea for 10 years. He held an STCW II/1 'Officer in Charge of a Navigational Watch' CoC and had worked for V. Ships since 2013. This was the second officer's second contract on board Ocean Prefect and he had last joined the vessel in February 2017.

The helmsman was 29 years of age and an Indian national who had been at sea for 9 years. He held an STCW II/4 'Rating Forming Part of a Navigational Watch' CoC and had joined Ocean Prefect as an able seaman in March 2017 for a 9-month contract. This was the helmsman's third contract with V. Ships.

1.3.2 Pilots

The pilot was 65 years of age and an Indian national. He had held an STCW II/2 'Master Unlimited' CoC and had worked for 20 years as a senior pilot at Port Rashid, UAE on ships up to very large crude carrier size (over 250,000 deadweight).

The berthing pilot was 49 years of age and an Indian national. He had served at sea since 1990 on a variety of vessels and had gained his STCW II/2 'Master Unlimited' CoC in 1998.

He had worked as a pilot in Bahrain between 2012 and 2014 and as a pilot/dockmaster for Dubai Drydock between 2014 and 2016. Since then, the berthing pilot had worked as a port captain for Amasco, a marine services company based in the UAE, managing its fleet of workboats in Dubai.

1.4 VESSEL

1.4.1 General

Ocean Prefect was managed by V. Ships and was engaged on worldwide charters.

The vessel had sailed from Richards Bay, South Africa, on 25 May 2017 on a voyage charter to NORDEN Shipping (Singapore) Private Limited with 50649t of coal bound for port(s) in the UAE or Persian Gulf. Between 7 and 9 June 2017, the vessel discharged 15000t of coal at Mina Saqr, Ras Al Khaimah, UAE, and then anchored off Umm Al Qaywayn. Ocean Prefect had 22 crew comprising Indian, Bangladeshi and Sri Lankan nationals. The vessel's safe manning certificate required a minimum crew of 16. Due to Ocean Prefect's size and manoeuvrability, pilots and tugs were invariably engaged at every port the vessel visited.

1.4.2 Safety management

Ocean Prefect's Safety Management Certificate was issued by the UK Maritime and Coastguard Agency (MCA) in August 2015, following a renewal audit. The audit identified three non-conformities, none of which were related to the vessel's navigation. The audit report included:

From the areas sampled it appeared that the vessel management system (VMS) on this vessel is working adequately, well implemented and generally within the requirements of the ISM Code¹¹.

An internal ISM audit conducted on 15 March 2017 made five observations, of which only 'Improper bridge record keeping' was connected with the vessel's navigation.

Ocean Prefect's safety management system (SMS) was computer-based and accessible to all its crew. It included:

Passage under pilotage - Despite the duties and obligations of a Pilot, his presence on board does not relieve the Officer of the Watch from his duties and obligations for safety of the ship. He should cooperate closely with the Pilot and maintain an accurate check on the vessel's position and movements. If he is in any doubt as to the Pilot's actions or intentions, he must seek clarification from the Pilot and if doubt still exists, he is to notify the Master immediately and take whatever action is necessary before the Master arrives.

Monitoring the pilot's activities - In the event of the vessel deviating from her intended track while under pilotage, or in the event of the Master / Officer of the Watch having doubts as to the vessel's position or intended track, the Master / Officer of the Watch must immediately alert the Pilot of the situation, and request clarification of his intentions.

If the Master / Officer of the Watch does not receive what he considers to be a satisfactory response from the Pilot, he must immediately take over the direct control of the vessel until he is satisfied that the vessel is back on her intended track or until the vessel is in a safe position.

1.4.3 Manoeuvrability

Ocean Prefect was 189m in length with a breadth of 32.2m. The vessel was equipped with a slow-speed MAN B&W 6S50MC-C main engine producing 7686kW, which was controlled

from the bridge by a slide telegraph. At 'dead slow ahead' when loaded, the vessel's speed through the water was approximately 3.7kts. At 'stop', the vessel required a minimum speed through the water of 4kts to maintain steerage.

Ocean Prefect was fitted with a semi-spade rudder operated by a single hydraulic motor that was controlled from a main steering stand on the bridge centreline. The time taken to move the rudder from hard-over (36.5°) to hard-over was 20.8 seconds. The vessel did not have a bow thruster.

1.5 PASSAGE PLAN

Ocean Prefect's passage plan from Mina Saqr to Umm Al Qaywayn was prepared by the second officer using the format prescribed in the vessel's onboard procedures. For entry into Umm Al Qaywayn, the intended tracks were drawn down the centre of the approach channel on Admiralty chart 3405 (Inset B), which was up to date for correction. The planned passage speed between No.2 and No.6 buoys was 6kts with a minimum under-keel clearance of 0.93m.

Publications referenced in the passage plan included the Admiralty Tide Tables, Admiralty Sailing Directions NP-63 (Persian Gulf Pilot), which stated that pilotage was 'compulsory', and The Guide to Port Entry 12. The Guide to Port Entry included details of the approach channel's dimensions and depth, and stated that pilotage was 'available'.

The United Kingdom Hydrographic Office (UKHO) tidal prediction software 'Total Tide' was also carried on board, which provided the predicted times and heights of high and low water in Umm Al Qaywayn. It did not provide any tidal stream data for the port's approaches.

The master had checked the passage plan and was aware of the narrow channel, the 2kt easterly flood tidal stream indicated on the Admiralty chart and the intended under-keel clearance. He had arranged pilotage through the local agent assuming it was compulsory for such a narrow channel and the requirement for tugs to swing the vessel in the turning basin prior to berthing. The local agent confirmed to the master that the maximum draught for the channel was 9.5m in all tidal states.

For the entry on 11 June 2017, the second officer planned radar parallel indices to assist the monitoring of Ocean Prefect's position in the approach channel. The indices were parallel to the vessel's intended track along the dredged channel at intervals of 0.1nm, and were based on the eastern edge of the Umm Al Qaywayn peninsula.

1.6 UMM AL QAYWAYN

1.6.1 Overview

Umm Al Qaywayn is about 30 miles north-east of Dubai and is one of the seven sovereign emirates forming the United Arab Emirates. Its port, Ahmed Bin Rashid Port and Free Zone was wholly owned by the Government of Umm Al Qaywayn and operated by The Ahmed Bin Rashid Port and Free Zone Authority. The port, customs facility and the free zone were managed separately.

The port's general manager had overall responsibility for its operations and had been in post for 30 years. He did not hold any marine-related qualifications. The port did not operate any tugs or other vessels and it outsourced the repair, maintenance and cleaning of its navigational marks and buoys. VHF channels 16 and 10 were monitored during office hours.

The port employed approximately 70 workers (mainly stevedores and line-handlers) who handled a container feeder vessel engaged on a regular service. The handling of bulk cargoes was usually outsourced. In 2016, the port handled 19 vessels carrying a total of

570000t of bulk cargoes, mainly comprising coal and aggregates. During the first 9 months of 2017, it handled 15 bulk carriers (450000t of bulk cargo).

Vessels' arrivals and departures were arranged by the local agents, and bulk carriers were permitted to move in the port only during daylight.

1.6.2 Chart and approach channel

The approach channel to Umm Al Qaywayn was shown on inset B of Admiralty chart 3405 at a scale of 1:30000 (Figures 1, 4 and 5). The chart was the largest scale available for the area and was last published on 26 September 2013. The chart's source data diagram shows that the information regarding the dredged channel was based on commercial plans received by the UKHO between 1979 and 2009. The UKHO had not received confirmation that the dredging had been completed or any of the results of any later surveys. During the investigation, the port authority indicated that the channel was last surveyed in 2016 but it did not release the survey results to the MAIB.

The approach channel as shown on Admiralty chart 3405 was 100m wide, dredged to a depth of 10m and was marked by No.1 and No.2 lateral buoys at its seaward end. The distance between the buoys was 225m. To the south of No.1 and No.2 buoys, the channel was marked by lateral posts positioned outside the dredged area. For example, No.4 and No.6 posts were 50m and 30m to the east of the channel respectively. The distance between the entrance buoys and No.3 and No.4 posts was 1290m, and the distance between No.3 and No.5 posts was 955m. The channel's axis from seaward to No.6 post was 167°; the axis from No.6 post to the turning area was 180°.

In addition to Admiralty chart 3405, Sailing Directions, and the Guide to Port Entry, information on Ahmed Bin Rashid Port was published by the port's authority in a leaflet that was focused on the details of the facilities and berths available. It also stated that pilotage was 'available'. The leaflet was not made available to ships prior to their arrival.

1.6.3 Tidal stream

The information available regarding tidal streams in the approaches to Umm Al Qaywayn was limited to the tidal arrow shown on Admiralty chart 3045 that indicated an easterly flood stream at a rate of 2kts. The symbol was first included on to a new edition of the largest scale chart of the area in 1978 (Admiralty chart 3714) and was based on a navigation warning 8/78 issued by the Middle East Navigational Aids Service (MENAS) concerning dredging works in the channel. The navigation warning included: Shipping is warned that cross-currents recorded from west to east round head of groyne on flood tide exceed 2kts.

This information was also included in Sailing Directions, which stated: The ingoing tidal stream sets across the fairway close N of the groyne, at times in excess of 2 kn; vessels using the channel should do so with caution.

1.6.4 Pilotage

The Ahmed Bin Rashid Port and Free Zone Authority did not employ pilots. It required bulk carriers to have tugs available, but stated that pilotage was only recommended. However, the Authority's viewpoint was that bulk carriers would not enter the port without a pilot, who could be arranged via local agents. Until 5 June 2017, when San Nicolas arrived in Umm Al Qaywayn, the pilotage in the port had been undertaken over the previous 25 years by one pilot, whose company, Ektra Shipping, also operated four tugs in the port. The pilot used the tugs to assist vessels manoeuvring in the turning area.

Ocean Prefect's pilots had been arranged by Union Shipping, the most frequently used ships' agent in Umm Al Qaywayn. The agent had received complaints from ship managers

regarding the cost of the Ektra pilot and, in early 2017, it met with the berthing pilot and the port's general manager. During the meeting, the berthing pilot was given permission to offer pilotage services on behalf of Amasco. Later, the pilot and the berthing pilot conducted a 1-day familiarisation of the port's approaches in a tug. Among other things, the pilots checked the depths in the dredged channel and monitored the tidal stream. The port authority did not provide the pilots with any survey data and the pilots were under the impression that the lateral posts along the dredged channel marked its outer limits. Prior to Ocean Prefect, the only acts of pilotage completed by the pilots in Umm Al Qaywayn had been on board San Nicolas.

1.6.5 Previous incidents

No records of previous marine accidents in Ahmed Bin Rashid Port were available. However, anecdotal evidence from several sources indicated that up to six vessels had previously grounded outside the dredged channel north of No.3 and No.4 lateral posts. Reportedly, none of the vessels concerned were damaged and all were re-floated successfully.

1.7 PILOTAGE IN THE UNITED ARAB EMIRATES

The UAE Federal Law No.26 of 1981, also known as the UAE Maritime Code, is the law for the regulation and governance of shipping practices in the UAE. Concerning pilotage, sections 303 to 314 of the law included, inter alia; the regulation of compulsory pilotage, losses and liability and responsibilities. The law did not contain provisions regarding pilot competency or authorisation.

1.8 MASTER/PILOT GUIDANCE

The International Maritime Organization (IMO) Resolution A96 0 – Annex 2, Section 2 – Duties of master, bridge officers and pilot:

2.1 The pilot's presence on board does not relieve the master or officer in charge of the navigational watch from their duties and obligations for the safety of the ship. It is important that, upon boarding the ship and before pilotage commences, the pilot, master and other bridge personnel are aware of their respective roles in the safe passage of the ship.

2.2 The master, bridge officers and pilot share a responsibility for good communications and understanding of each other's role for the safe conduct of the vessels in pilotage waters.

2.3 Masters and bridge officers have a duty to support the pilot and to ensure that his/her actions are monitored at all times.

Guidance on best practice concerning the master/pilot relationship has also been issued by several industry bodies, including the International Chamber of Shipping (ICS). The ICS Bridge Procedures Guide includes:

5.5. ..The pilot should effectively communicate expert local knowledge, information and advice to the Bridge Team in English or a defined working language that is understood by the Master, Pilot and Bridge Team. Pilots should in turn be supported by all appropriate shipboard personnel in the execution of safe navigation.

To be followed

Inséré 30/07/19 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 30/08/19

200 Jaar dokken van Napoleon in Antwerpen

Prof. dr. Piet Lombaerde

SAMENVATTING

Vanaf de aanhechting van de Zuidelijke Nederlanden bij de Franse Republiek in 1795 werden bijna onmiddellijk ideeën gekoesterd om Antwerpen als een marinearsenaal uit te bouwen. Belangrijk bij dit plan was de gedachte om ten noorden van de stad een marinewerf met dokken aan te leggen, nl. op de plaats waar de Nieuwstad uit de zestiende eeuw nog steeds voorkwam, met haar vlieten en tussenin het Hessenhuis. Dit idee werd tijdens het Directoire en het Consulaat verlaten ten gunste van nieuwe plannen om nu ten zuiden van de stad op de in beslag genomen terreinen van de St.-Michielsabdij een grote constructiewerf van de marine te bouwen. François Verly tekende in de jaren 1801-1803 als allereerste handelsdokken op de plak van het voormalige Boerenkwartier. Ze vormden een onderdeel van een veel groter project, aanvankelijk om de gehele stad te ontmantelen, nadien enkel als een grote handelshaven. Maar de Franse marine had andere projecten niet deze voorstellen... Reeds vanaf 1802 tekenden de ingenieurs Crétet, Sganzin en leden van de Commissie voor Fortificatiewerken verschillende projecten voor een voorhaven met scheepstimmerwerken, al dan niet aansluitend op een nieuw te graven dok.

Vanaf juli 1803 met het bezoek van Eerste Consul Napoleon aan Antwerpen, kreeg het project van de noordelijke ontwikkeling van Antwerpen vaste vorm. Bij decreet van 26 juli 1803 besliste Napoleon dat nog binnen de noordelijke omwalling van Antwerpen 'un port d'échouage et un bassin à flot avec écluse à la suite de ce port' zouden aangelegd worden. De Franse ingenieur Joseph Nicolas Mengin (1760-1842) zal vanaf 1804 de leiding over het project op zich nemen. Op zijn eerste tekeningen zien we nog een ware nieuwe handelswijk, niet entrepot en douanegebouw, verschijnen. Het is een symmetrisch project in neo-italiaanse renaissancestijl rondom een voorhaven met dok, het geheel georiënteerd volgens een oost-westas. Deze aslijn zou in de verdere projecten behouden blijven en tot vandaag de typische structuur van de eerste dokken van Antwerpen (Bonaparte- en Willemdok) blijven bepalen. De toegang tot de voorhaven ligt eveneens in de aslijn. Wel zou het Hansahuis dienen afgebroken te worden. Achter deze voorhaven ligt dan een nieuw dok, het Grote Dok (thans Willemdok), waar de esplanade van het handelscentrum beheerst wordt door een monumentale kolom als symbool van de vrije handel. Het is een typische 'revolutionaire architectuur', volgeladen met symboliek. Maar dit project werd echter in 1805 herzien en zou zijn vrij rationele en functionele gedaante verkrijgen, zoals vandaag nog steeds merkbaar is. Speelde toen reeds de idee om deze dokken niet enkel als onderdeel van een nieuwe handelswijk te zien, maar ook perfect bruikbaar voor de marine? Napoleon gaf immers in 1805 de opdracht dat deze dokken ook toegankelijk moesten zijn voor lineschepen. Ook werd beslist om een grote sluis met eb- en vloeddeuren aan te brengen tussen het dok en de voorhaven. De toegang van de Schelde tot de voorhaven zou verbreed worden. In juni en juli 1805, en verder in januari 1806 werden de offerteaanvragen gelanceerd. Uiteindelijk werden de vennoten de Pauw en Van de Weghe met de uitvoering van de werken belast. Deze werden uiteindelijk op iets meer dan 2,5 miljoen goudf rank geraamd. Bij Keizerlijk Decreet van 13 januari 1806 werd de start gegeven voor het graven van de voorhaven en het Grote Dok. Wegens geldgebrek werd enkel gewerkt aan de afwerking van de voorhaven, het latere Bonapartedok.

Maar de invasie door de Engelse troepen van Walcheren bracht Napoleon op nieuwe ideeën. Vanuit Schönbrunn vaardigde hij op 15 juli 1809 een decreet uit dat erop aandrong dat de voorhaven in november 1810 in staat moest zijn om twaalf lineschepen te kunnen bergen. Aannemer De Pauw startte toen ook met het graven van het Grote Dok. Daar zouden immers de schepen, die op de werven aan de St.-Michielsabdij werden gebouwd, verder uitgerust worden en afgewerkt. Er kwam ook een mastgijn en een stoommachine voor de bemaling van twee droogdokken, die volgens de tekening van Debourges achteraan het Groot Dok voorzien waren. Omdat de voorhaven als een volwaardig dok werd afgewerkt, werden de houten kaaimuren vervangen door kaaimuren in hardsteen en werd de doorgang naar de Schelde vervangen door een zeesluis. Om ook lineschepen van 110 en 120 kanonnen toe te laten, werd de breedte van de sluis vastgelegd op 17,50 m.

Vanaf 1811 werd definitief werk gemaakt met het graven van het Groot Dok. Er werden ca. 2000 krijgsgevangenen ingezet om deze reusachtige graafwerken te laten voltooien. Deze krijgsgevangenen verbleven in de bagno in de citadel. Vanaf dan stonden de werken onder leiding van de Marine en werden de dokken geheel onttrokken aan handelsactiviteiten. Handelsschepen mochten voortaan enkel aanleggen tussen de St.-Jansvliet en de dokken. Op 7 november 1812 werd door ingenieur Mengin gemeld dat de lineschepen en fregatten van de Escadre de l'Escaut het Groot Dok konden binnenvaren. Men kan dus gerust stellen dat de beide dokken, later het Bonaparte- en Willemdok, tegen het einde van het Napoleontisch bestuur in werking waren.

Na de nederlaag van Napoleon in Waterloo werd tijdens het Hollands bestuur reeds bij Koninklijk besluit van 12 december 1815 bepaald dat de dokken en omliggende terreinen van de Staat aan de stad Antwerpen werden overgedragen. Directeur en ingenieur Théodore Teichmann (1788-1867) was verantwoordelijk voor de werken aan deze dokken. Uit nog bewaarde tekeningen weten we dat van de droogdokken slechts één bijna voltooid was en van het tweede enkel de bouwput werd verwezenlijkt. Er werd een draaibrug geconstrueerd tussen de sluisen, die het Bonaparte- met het Willemdok verbinden. De Kamer van Koophandel besluit in 1820 om de kosten ervan op zich te willen nemen. Als subsidie krijgt de Kamer van Koophandel 71.471 florijnen van het stadsbestuur, een bedrag dat overeenstemt met de bijdrage die de Kamer in 1814 tijdens het beleg aan de stedelijke armenzorg ter beschikking stelde. De 'IJzeren brug' (de Nassaubrug was immers in gietijzer) werd op 17 oktober 1822 plechtig in gebruik genomen.

Wat het verdere verhaal van het Bonapartedok betreft, is dit geheel samen met dat van het Groot Dok of Willemdok te beschouwen. Een heel belangrijk gegeven is de verdere uitbouw van de kaaien en de gehele omgeving met handelsvoorzieningen, waar de bouw van pakhuizen veruit het belangrijkste zijn, vooral dan de oprichting van de majestueuze Koninklijke Stapelhuizen. Dit handelsentrepot kwam er op bevel van Willem I, koning der Nederlanden, en werd getekend door de Gentse architect Louis Roelandt. Volgens de eerste plannen was het de bedoeling om op de site ten oosten van het Willemdok ook een esplanade te creëren. Het was een piazza gelegen tussen beide droogdokken, die verder zouden voltooid worden. Maar dit plan kwam er niet en het werden uiteindelijk drie paviljoenen. Met de afbraak ervan en het nieuwe AMCA-project begin jaren 1990 opgestart zal dit oostelijk uiteinde van het oude dokkencomplex een heel nieuwe invulling kennen. Dat het Havenhuis zich daar bevindt, is geen toeval. Het stemt overeen met de allereerste idee van de Franse ingenieurs, zoals Mengin, om vanuit deze plek zowel het Bonaparte- als Willemdok visueel te overheersen.



Waterbouwkundig ingenieur Mengin had van Napoleon Bonaparte de opdracht gekregen om dokken te ontwerpen. Onder zijn leiding kwamen Le Petit Bassin (wat later het Napoleondok werd genoemd) en Le Grand Bassin (later omgedoopt tot Willemdok) tot stand. Een gedenkplaat werd aangebracht aan de zuidgevel van het bedieningslokaal van de Nassaubrug. Pieter Bergman uit Roeselare heeft de gedenkplaat in brons gegoten.



Plan van de stad Antwerpen in 1846. De haven bestaat enkel uit het kleine en het grote dok, nu het Bonaparte- en Willemdok. Het Bonapartedok is toegankelijk via de zeesluis. De haven ligt volledig binnen de stadswallen.

Inséré 01/08/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 01/09/19

Inséré 03/08/19 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 03/09/19

Inséré 03/08/19 DOSSIER Enlevé 03/09/19

Inséré 04/08/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 04/09/19

Inséré 05/08/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 05/09/19

Inséré 07/08/19 DOSSIER Enlevé 07/09/19

Inséré 09/08/19 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 09/09/19

Inséré 11/08/19 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 11/09/19

Inséré 11/08/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 11/09/19

Inséré 13/08/19 DOSSIER Enlevé 13/09/19

Inséré 14/08/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 14/09/19

Inséré 15/08/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 15/09/19

Inséré 17/08/19 DOSSIER Enlevé 17/09/19

Inséré 19/08/19 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 19/09/19

Inséré 19/08/19 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 19/09/19

Inséré 21/08/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 21/09/19

Inséré 23/08/19 DOSSIER Enlevé 23/09/19

Inséré 24/08/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 24/09/19

Inséré 25/08/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 25/09/19

Inséré 27/08/19 BOEKEN LIVRES BOOKS Enlevé 27/09/19

Inséré 27/08/19 DOSSIER Enlevé 27/09/19

Inséré 29/08/19 HISTORIEK HISTORIQUE Enlevé 29/09/19

Inséré 31/08/19 NIEUWS NOUVELLES Enlevé 30/09/19