



# NEPTUNUS

Kustwachtpartner: Loodswezen dab

Le F930 Léopold I en Afrique de l'Ouest

De opdeling van de Arctische regio

Les sociétés privées de sécurité maritime

Het Maritiem Informatiekruispunt





nr. 312 - mei 2015  
mai 2015

coverfoto / photo de couverture:  
© Sandra De Canck / Loodswezen

**directeur:**

Marc Ectors

**verantwoordelijke uitgever / éditeur responsable:**

Vincent Hap

**hoofdredacteur / rédacteur en chef:**

Franky Bruneel

**lay-out / mise en page:**

Johan Leye & Alain Coupé

**concept / fotobewerking / traitement de photos:**

Alain Coupé

**medewerkers aan dit nummer:**

**collaborateurs à cette édition:**

Ilja Van Hespén, Jacques Boesmáns, Frederik Van Lokerén, Jorn Urbain, Daniël Orban, Jean-Charles du Bus de Warnaffe, Frank Neyts, Dirk Neyts, Fanny Georges, Freddy Philips, Guy Toremáns, Jens Van Herck, Timothy Beuselinck, Franky Bruneel, Louis Van Cant, Alain Coupé, Johan Leye, Hubert Rubbens, Alain Draye, Jean-Yves Patris, Peter Bergen-Henegouwen, Ron Joosen, Henri Drago en Jean-Pol Hosdain

**redactie / rédaction:**

Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge  
tel. +32(0)50/55.82.12

e-mail/courriel: neptunus.marine@mil.be



[www.facebook.com/neptunusmagazine](http://www.facebook.com/neptunusmagazine)

Neptunus is niet-confessioneel en politiek onafhankelijk. De artikelen worden gepubliceerd onder verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Marine. Niets uit deze uitgave mag worden veeveelvoudigd of gekopieerd zonder toestemming van de uitgever.

Neptunus est libre de toute attache politique ou confessionnelle. Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité des auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la Marine. Aucun article ne peut être reproduit ou copié sans autorisation de l'éditeur.

ISSN 0028-2790

**inhoud / contenu:**

- 01: voorwoord / éditorial
- 02: Kustwachtpartner: Loodswezen dab
- 10: Les sociétés privées de sécurité maritime dans la lutte contre la piraterie
- 20: De opdeling van de Arctische regio
- 27: La Ligue Maritime Belge à Zeebrugge
- 28: Les plongeurs démineurs bleus et leurs missions
- 32: Het Maritiem Informatiekruispunt
- 34: Le F930 Léopold I en mission en Afrique de l'Ouest
- 36: 'CSCL Globe', de grootste ter wereld, loopt Zeebrugge vlot aan
- 38: ABNL sur tous les fronts dans le golfe Persique
- 40: Visite inédite au NATO Maritime Interdiction Operational Training Center NMIOTC
- 44: René Grandjean, een marineofficier in hart en nieren
- 48: Ex-voto: croyance, superstition ou... fatalité?
- 50: Les Aspirants-Peintres de Marine confirment leurs talents
- 51: Met pensioen – à la retraite / overlijdens – décès
- 52: Boeken
- 54: Info Marine
- 64: Abonnees-weldoeners / Abonnés bienfaiteurs



**verkoop & abonnementen  
vente & abonnements**

prijs per nummer / prix par numéro: € 6,00  
jaarabonnementen / abonnements annuels:

- gewoon lid - membre ordinaire: € 17,00
- beschermend lid - membre protecteur: € 19,50
- weldoend lid - membre bienfaiteur: € 24,50
- erelid - membre d'honneur: € 37,00
- abonnement buitenland/étranger: € 33,00

te storten op rekening / a verser au compte:

IBAN: BE66 5512 7313 0043 Belfius Bank  
BIC: GKCCBEBB

van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine /  
de l'association d'Entraide de la Marine  
Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge

# voorwoord / éditorial

Beste lezers,

Op 29 september 2014 ben ik in Zeebrugge aangetreden als nieuwe directeur operationele ondersteuning. In deze functie ben ik meteen ook de nieuwe verantwoordelijke uitgever van Neptunus en bij de eerste bijeenkomst van het redactiecomité zat het meteen goed. Ik trof een gedreven, enthousiast, gemotiveerd en voornamelijk zeer professioneel team aan, waarvan ik alleen maar kon dromen. Het maritiem tijdschrift vanaf de lezerskant kennende, kon ik meteen de noodzaak van een facelift op vlak van lay-out en inhoud beter plaatsen.

Neptunus blijft bovenal een instrument van vzw Hulpbetoon in de Marine, maar ik zal zonder enige twijfel de ingeslagen weg van vernieuwing verderzetten. Hierbij is het mijn ambitie om Neptunus verder te laten groeien tot een volwaardig maritiem informatieblad, communicatiemiddel en PR-instrument van de Marine. Dit blad moet echter toegankelijk blijven voor een breed

publiek en ik zal samen met de redactie blijven streven naar een juist evenwicht tussen historische en hedendaagse gebeurtenissen, strategische en alledaagse onderwerpen, militaire en civiele thema's en Franstalige en Nederlandstalige artikelen.

Ook de ingeslagen weg om het blad een ruimere verspreiding te geven dan de militaire gemeenschap, kan ik alleen maar toejuichen. Wij kunnen immers onvoldoende het onbetwistbare belang van het maritiem domein op onze economie benadrukken. België is een belangrijke havenstaat aan een kruispunt van grote scheepvaartroutes. De densiteit van verkeer in onze exclusieve economische zone is uitzonderlijk hoog. Onze reeks over de kustwachtstructuur, waarbij we de verantwoordelijkheden van alle actoren op zee even willen toelichten, is een goed voorbeeld van hoe we als informatieblad willen en kunnen bijdragen aan de bewustwording van de maritieme wereld.

Chers lecteurs,

Le 29 septembre 2014 j'ai pris à Zeebruges la fonction de nouveau directeur du soutien opérationnel. Je suis, par conséquent, de facto l'éditeur responsable de la revue Neptunus. Dès la première réunion du comité de rédaction tout était positif. Je rencontrai une équipe passionnée, enthousiaste, motivée et par-dessus tout l'équipe professionnelle de mes rêves. Connaissant la revue maritime du point de vue du lecteur, je pus de suite mieux envisager la nécessité d'un 'face-lift' quant à la mise en page et au contenu.

Neptunus reste avant tout un instrument de l'asbl 'Entraide de la Marine', mais je continuerai sans nul doute à poursuivre dans la voie de la rénovation. C'est mon ambition de faire évoluer Neptunus vers une revue maritime valable, un moyen

de communication et un instrument RP (Relations-Publiques) de la Marine. Cette revue doit rester accessible à un large public et je m'efforcerai, avec l'aide de la rédaction, de trouver un juste équilibre entre les événements historiques et actuels, les sujets stratégiques et quotidiens, les thèmes militaires et civils ainsi qu'entre les articles rédigés en français et en néerlandais.

Je ne peux aussi qu'applaudir l'initiative visant à une distribution plus large hors la seule communauté militaire. Nous ne pouvons assez souligner l'impact incontestable du domaine maritime sur notre économie. La Belgique est un pays portuaire à la croisée de grandes voies maritimes. La densité du trafic dans notre zone économique exclusive est particulièrement élevée. Notre série



© Jorn Urbain

Ik wens jullie veel plezier en leesgenot in alweer een kwaliteitsvol nummer van Neptunus en aan mijn redactieteam wil ik graag volgend 'statement' meegeven:

*"If it's a good idea, go ahead and do it. It is much easier to apologize than to get permission."* (Admiral Grace Hopper)

Kapitein-ter-zee Vincent Hap  
Verantwoordelijke uitgever Neptunus

concernant la structure de la garde côtière, dans laquelle nous voulions aborder les responsabilités en mer de tous les acteurs, est un bon exemple du rôle que nous voulons et pouvons jouer en tant que revue d'information pour sensibiliser les lecteurs au monde de la mer.

Je vous souhaite beaucoup de plaisir à la lecture de ce numéro de Neptune, dont la qualité ne se démentira pas. Je voudrais aussi rappeler à mon équipe de rédaction le bon mot suivant:

*"If it's a good idea, go ahead and do it. It is much easier to apologize than to get permission."* (Admiral Grace Hopper)

Capitaine de vaisseau Vincent Hap  
Editeur responsable de Neptunus



*De loods gaat aan boord - © Sandra De Canck / Loodswezen*



de Swath Westdiep op weg naar een containerschip om de loods op te halen - © Sandra De Canck / Loodswezen

## Kustwachtpartner: Loodswezen dab

**W**anneer een schip dat langer is dan tachtig meter, onze kust- of Scheldehavens in of uit wil, of in die havens een nautisch manoeuvre uitvoert, dan heeft het in principe de plicht om zich te laten bijstaan door een loods: iemand die het gebied door en door kent, weet wat de stroming er doet, welke invloed de wind heeft, hoe diep de vaargeul is en waar de eventuele hindernissen zich bevinden.

Vanuit vier locaties (Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Vlissingen) biedt Loodswezen dab haar dienstverlening aan. Deze Dienst Afzonderlijk Beheer is samen met Vloot dab, Afdeling Scheepvaartbegeleiding en Afdeling Kust een onderdeel van het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), dat rechtstreeks ressorteert onder het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) van de Vlaamse Overheid.

De missie van het Loodswezen is het vlot en veilig loodsen en beloedsen van de scheepvaart van en naar de Vlaamse havens, tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs.

*“Onze corebusiness is uiteraard het loodsen en beloedsen van schepen, maar eigenlijk is onze opdracht vierledig”, legt Sandra De Canck uit. Zij is commercieel directeur van het Loodswezen en staat ons te woord in de hoofdzetel, gelegen aan de Antwerpse Tavernierkaai. “Wij spelen een actieve rol bij het coördineren van de verkeersstromen van en naar de Vlaamse havens. We loodsen de schepen aan boord of van op afstand, we delen nautische expertise en knowhow en we ontwikkelen en voeren een automatisch datasysteem.”*

**Jaarlijks 100.000 loodsbewegingen**

De actieradius van het Loodswezen omvat 400 zeemijlen vaarweg (dat is 740 kilometer), vijf havengebieden, dertien



Onze loodsen kennen als geen ander de verschillende vaarroutes doorheen de Vlaamse banken en loodsen de schepen veilig en vlot door één van de drukste vaargebieden ter wereld.”

*Sandra De Canck*



de SWATH Westdiep – © Sandra De Canck / Loodswezen



Alles haarfijn op elkaar afstemmen is noodzakelijk, want de scheepvaart kent een continue schaalvergroting en stopt nooit. Het gaat steeds door, 's nachts, tijdens het weekend, in de vakantie, altijd!”

*Sandra De Canck*

zeesluizen en een steeds groter wordend aantal aanlegplaatsen. Deze zone strekt zich uit van het aanloopgebied van onze kust- en Scheldehavens, stroomopwaarts de Schelde tot in Temse, het kanaal Gent-Terneuzen, de Moervaart en de Gentse Darsen en dokken. De schepen worden steeds groter, het scheepvaartverkeer steeds drukker en toch gebeuren er geen ernstige ongevallen. Dat is het resultaat van een betere verkeersbegeleiding, planning en beloodsing. Jaarlijks vinden er 100.000 loodsbewegingen plaats. Daarbij is er een continue evaluatie en bijsturing van de samenwerking met de verschillende partners en zusterorganisaties van het Loodswezen.

**De SWATH's: comfortabel, veilig en snel!**

Sinds 2012 kan het Loodswezen gebruikmaken van de vier SWATH-schepen (small waterplane area twin hull) van Vloot dab: het moederschip Wandelaar en drie tenders: de Westdiep, de Westerschelde en de

Wielingen. Het moederschip heeft verblijfsmogelijkheden voor de loodsen en opereert nabij de Loodskruispost Wandelaar (voor de kust van Oostende, ter hoogte van de Kwintebankboei). Eén operationele tender doet dienst rond het moederschip en een andere zorgt voor het overbrengen van de loodsen vanuit Oostende naar het moederschip. De derde tender blijft in reserve in de thuishaven Oostende.

Een SWATH is een schip dat qua rompontwerp vergelijkbaar is met een catamaran. Alleen is het volume van het schip bij de waterlijn veel kleiner. Het is gebouwd op twee torpedovormige drijvers die zich onder de waterlijn bevinden. Daarop staan smalle struts die het bovenschip ondersteunen. Omdat het schip door zijn constructie vrijwel geen contact met de waterlijn heeft, ondervindt het weinig invloed van de golven, zelfs op volle zee en bij hoge snelheden. Een SWATH trotseert golven tot wel vier meter en blijft dus ook in slechte weersomstandigheden zeer stabiel. “Dat komt onze servicegraad



het Swath-moederschip Wandelaar - © Sandra De Canck / Loodswezen

*alleen maar ten goede”, zegt mevrouw De Canck. “Vroeger moesten we ongeveer 35 dagen per jaar stoppen, omdat het gezien de weersomstandigheden te gevaarlijk was om een loods aan boord te brengen. Tegenwoordig liggen we nog amper twaalf uur per jaar stil.”*

Sinds de komst van de SWATH's moeten schepen niet meer stil liggen om een loods aan boord te nemen of af te zetten. Dit levert verschillende voordelen op. Uiteraard is er het tijdsvoordeel. Omdat het loodsmanoeuvre al varend wordt uitgevoerd, blijft een tankschip ongeveer een uur en een containerschip zo'n 45 minuten oponthoud bespaard. Daarmee zijn de wachttijden van schepen, veroorzaakt door het Loodswezen, teruggeschroefd van 10% naar 1%.

*“Het moederschip heeft aan bak- en stuurboord een jol”, legt Sandra De Canck uit. “Dat is een klein hogesnelheidsbootje dat we met een kraan te water laten. We gebruiken de jollen enkel wanneer een te beloodsen schip niet SWATH-operabel is. Dat kan zijn vanwege het berghout - er is minstens 40 m. vrije opening nodig - of omdat het vrijboord van het te beloodsen schip te klein is. Maar in normale omstandigheden komt een tender-SWATH langs het schip om de loods aan boord te brengen.”*

Het vaargebied is er ook veel veiliger op geworden. De aanvaringen die vroeger in het beloodsingsgebied plaatsvonden, zijn met de komst van de nieuwe schepen tot nul gereduceerd!

## Ketenwerking

Hoe verloopt zo'n beloodsing nu praktisch? Sandra De Canck: *“Schepen komen toe vanuit het westen via de Loodskruispost Wandelaar, of vanuit het noorden via de Nederlandse Loodskruispost Steenbank. En wanneer een schip vanuit Frankrijk in onze territoriale wateren terechtkomt, is er radarcontact met de radarpost ‘Oostdijkbank’. Dat is de meest westelijke radartoren van de Schelderadarketen. Vanaf dat moment volgt de verkeersleiding het schip. Het is immers onze zusterorganisatie Afdeling Scheepvaartbegeleiding die samen met de Nederlandse collega's van Rijkswaterstaat de vijf bemande en 21 onbemande radartorens van de Schelderadarketen beheert.”*

De puzzelstukjes van de ketenwerking schuiven op de juiste plaats, want hier komt het verhaal van de Vessel Traffic Services (VTS) en het Central Broker System, de draaischijf voor de uitwisseling van zeevaart- en nautische berichten. Dat kunt u nalezen in ons artikel over de Afdeling Scheepvaartbegeleiding (Neptunus 309 – juli 2014).

Het Central Broker System is verbonden met de verschillende havensystemen en loodsdiensten. Dat maakt de nodige controles mogelijk: Is het schip loodsplichtig? Heeft het een loods besteld? Is de aanlegplaats vrij? Is de sluis vrij? Is het schip tijgebonden? Op dit ogenblik worden alle partners in de keten ingeschakeld.



De loods, van boord gehaald met de jol, komt terug op het moederschip. - © Sandra De Canck / Loodswezen



de SWATH Westdiep langsij het moederschip Wandelaar - © Sandra De Canck / Loodswezen

Sandra De Canck: "Een loodsplichtig schip moet zes uur voor aankomst bij één van de Loodskruisposten een loods bestellen via de havensystemen. Voor een schip dat de haven verlaat, is dat drie uur vooraf. Onze loodsdienstcoördinatoren zorgen ervoor dat er tijdig een loods wordt opgeroepen en ingezet. Schepen met een grote diepgang krijgen een tijvenster en voor sommige grote containerschepen wordt ook een vaarplan opgesteld. Onze loodsen kennen als geen ander de verschillende vaarroutes doorheen de Vlaamse banken en loodsen de schepen veilig en vlot door één van de drukste vaargebieden ter wereld. Wist je dat er in onze regio jaarlijks zo'n 300.000 scheepsbewegingen plaatsvinden? Nog een partner in deze ketenwerking is onze zusterorganisatie Afdeling Kust. Hun hydrografische dienst peilt continu alle vaarroutes en geeft de zeekaarten op basis van deze gegevens tweewekelijks een update. Tegenwoordig gebeurt dat allemaal digitaal. Voor de peilingen zetten ze de hydrografische schepen van Vloot dab in. Vier keer per dag maken ze ook

een professioneel kustweerbericht voor de scheepvaart op."

Wanneer een schip een kusthaven als bestemming heeft, zal een kustloods rechtstreeks vanaf de Loodskruispost Wandelaar het schip naar die kusthaven loodsen. Wanneer het schip naar Gent of Antwerpen vaart, brengt een tender-SWATH een loods vanaf het moederschip Wandelaar aan boord. Op de rede van Vlissingen vindt dan een loodswissel plaats. Als een schip Antwerpen als eindbestemming heeft, haalt een redeboot de zeeloods af, nadat een rivierloods aan boord is gegaan om de reis verder te zetten. Voor schepen met Gent als eindbestemming, lost een kanaalloods de zeeloods af. Hij zal daarna het schip via de Westsluis van Terneuzen veilig tot in de haven van Gent loodsen.

Loodswezen dab heeft dus vier loodskorpsen: de zeeloodsen, de kustloodsen, de rivierloodsen en de





Vroeger moesten we ongeveer 35 dagen per jaar stoppen, omdat het gezien de weersomstandigheden te gevaarlijk was om een loods aan boord te brengen. Tegenwoordig liggen we nog amper twaalf uur per jaar stil.”

*Sandra De Canck*

kanaalloosden. Elke loods heeft zijn eigen specificatie en training. Nuttig om weten is dat de rivierloodsen in Antwerpen de schepen veilig tot aan de sluisen brengen. Eens de sluisen voorbij, krijgen schepen begeleiding van de dokloodsen. Hun organisatie, Brabo, maakt geen deel uit van Loodswezen dab.

Uiteraard betalen de koopvaardij schepen voor de dienstverlening. *“Wij zijn als dab - en de naam zegt het eigenlijk al, Dienst Afzonderlijk Beheer - zelf verantwoordelijk voor onze inkomsten”, aldus Sandra De Canck. “Vooreerst betaalt een schip voor het verkeersbegeleidingssysteem (VBS) en het loodsgeld zelf wordt bepaald in functie van het af te leggen traject en de blokmaat van het schip. Dat is een driedimensionale parameter, bestaande uit de maximum lengte, de maximum breedte en de maximale zomerdiepgang. Zowel België als Nederland maken gebruik van de Westerschelde. We hebben dus een sterke operationele samenwerking met de Nederlandse tak van het Loodswezen. Jaarlijks bekijken we samen de inkomsten aan loodsgelden en sinds de onafhankelijkheid van België geldt dezelfde verdeelsleutel: 72,5 % is voor Vlaanderen, 27,5 % voor Nederland.”*

#### **Slecht-weer-oplossing**

Soms laten de weersomstandigheden niet meer toe om een loods veilig aan boord van een te beloodsen schip te brengen. Wanneer de meteorologische vooruitzichten

dit onheil voorspellen, worden de loodsden uitgestuurd naar de radarcentrale van Zeebrugge. Van daaruit kunnen ze de radarbeelden bekijken en door moderne radiocommunicatie (VHF) de kapiteins van de via de Westpost invarende schepen adviseren bij hun navigatie. De Nederlandse loodsden verzekeren het loodsden op afstand (LOA) via de Steenbank en het redegebied Vlissingen. Alleen schepen die minder dan 175 meter lang zijn, een diepgang van minder dan 80dm hebben en geen gevaarlijke goederen transporteren, komen in aanmerking voor LOA. Het loodsden op afstand is enkel van toepassing bij inkomende vaart. Wie veilig in de haven ligt, blijft daar tot de storm letterlijk is gaan liggen...

*“Onze loodsden kennen het hele vaargebied als de binnenkant van hun broekzak”, zegt Sandra De Canck. “En precies die expertise draagt bij tot een veilige scheepvaart. Dat gaat veel verder dan enkel maar het loodsden. Het gebeurt niet zelden dat men professioneel advies inroept wanneer er risicovolle transporten over onze wateren moeten gebeuren. Of wanneer moeilijk handelbare schepen in onze zone moeten navigeren. Soms zijn er werken aan de gang, zoals het bergen van een wrak of baggerwerkzaamheden. Vraagt iemand of een Vlaamse haven wel vlot en veilig toegankelijk is in de gegeven omstandigheden, dan kennen wij het antwoord. Zelfs voor de bouw van de nieuwe sluisen in Panama heeft men onze kennis ingeroepen...”* Het Belgische bedrijf Technum-Tractebel Engineering was actief als projectleider voor het



loods met portofoon - © Sandra De Canck / Loodswezen



Eén van de twee jollen van het moederschip - © Sandra De Canck / Loodswezen

ontwerp van de nieuwe Panamasluizen. Ze zijn trouwens geïnspireerd op de Antwerpse Berendrechtssluis, de grootste ter wereld.

### Geen alledaags beroep

Alles bij elkaar werken zo'n 450 mensen voor Loodswezen dab. Vooreerst zijn er de 370 loodsen. Die hebben allemaal zeevaartschool gelopen en moeten heel wat nautische ervaring kunnen voorleggen alvorens ze bij het Loodswezen kunnen solliciteren. Vooraleer ze effectief als loods aan de slag gaan, duurt hun training nog minstens een jaar. "Afhankelijk van het korps waarin de loodsen werken, hebben ze een specifiek opleidingstraject", gaat Sandra De Canck verder. "Na een jaar mogen ze schepen van minder dan honderd meter lang beloodsen, maar het duurt twaalf jaar vooraleer een loods de allergrootste schepen ter wereld naar binnen brengt."

De overige medewerkers van Loodswezen dab staan in voor administratie en logistiek. Een niet onbelangrijke groep zijn de zogenaamde 'lodico's', de loodsdienstcoördinatoren. Zij roepen de loodsen op, zetten ze in en regelen transport om de loodsen na een opdracht snel tot bij een volgend schip te krijgen. Loodsen en 'lodico's' werken in een beurtroelsysteem 24 uur per dag, zeven dagen op zeven. Sandra De Canck: "We proberen steeds om een inkomend schip te combineren met een uitgaand schip. Alles haarfijn op elkaar afstemmen is noodzakelijk, want de scheepvaart kent een continue schaalvergroting en stopt nooit. Het gaat steeds door, 's nachts, tijdens het weekend, in de vakantie, altijd! Daarenboven is ons actiegebied één van de drukste vaarroutes van Europa. De scheepvaartwereld evolueert constant en het is van groot belang om te begrijpen hoe elk radertje ervan in elkaar moet passen. Alles draait rond de ketenwerking, de manier waarop alles samenhangt en de wisselwerking tussen de verschillende partners..."

Franky Bruneel



Een loods gaat van boord na beloodsing – © Sandra De Canck / Loodswezen



Een loods gaat aan boord van een containerschip - © Sandra De Canck / Loodswezen



pirates à bord du Maersk Alabama (photo du film espagnol 'Captain Phillips') – © SMPSP / Hopper Stone

# Les sociétés privées de sécurité maritime dans la lutte contre la piraterie

ASPECTS LÉGAUX ET OPÉRATIONNELS<sup>(\*)</sup>

**A**ujourd'hui, le monde maritime ne s'occupe plus de savoir si les sociétés privées de sécurité maritime doivent être utilisées dans la lutte contre la criminalité maritime, mais plutôt de la façon dont elles peuvent être utilisées en toute sécurité, avec l'accent mis sur l'accréditation et la responsabilisation. En effet, l'argument de vente unique pour les entreprises de sécurité est qu'à ce jour aucun navire avec des gardes armés à bord n'a été détourné.<sup>(\*)2</sup>

Le 15 février 2011 la 'International Chamber of Shipping (ICS)' a officiellement changé sa position et est devenu en faveur de l'utilisation de gardes armés. En conséquence, les estimations indiquent qu'en 2011 le pourcentage des navires qui emploient des gardes armés a augmenté d'environ 10 % à 50 %.<sup>(\*)3</sup>

Le 8 mars 2012, l'Organisation maritime internationale (OMI) a publié une note intitulée 'Actes de piraterie et vols à main armée perpétrés à l'encontre des navires' et a demandé aux États membres d'analyser la possibilité de l'emploi de personnel de sécurité privé à bord de leurs navires dans le cadre de leur législation nationale et de discuter de la manipulation d'armes à feu par ces personnes.<sup>(\*)4</sup>

Cependant, il y a de sérieux problèmes. Tout d'abord, alors qu'il est fort possible que ces gardes privés puissent protéger des navires contre toute attaque, il n'y a aucune garantie qu'ils peuvent ou qu'il seront toujours en mesure de le faire sans provoquer une escalade de la violence, sans mettre en danger des gens innocents, sans impliquer l'utilisation illicite de la force ou même provoquer des incidents internationaux.<sup>(\*)5</sup>

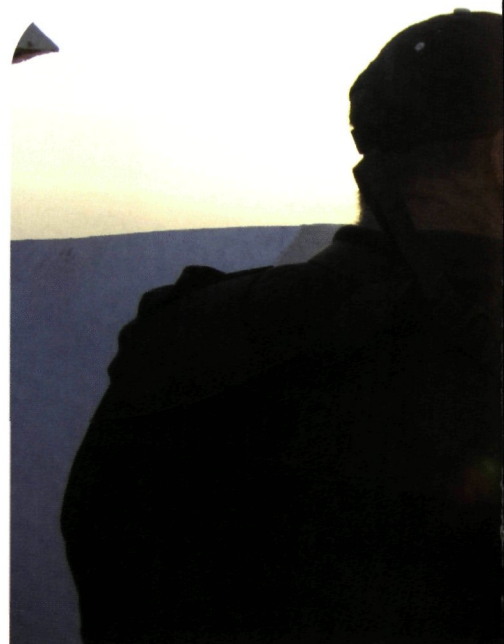
Un autre facteur, également plutôt d'ordre politique, a à voir avec la souveraineté de l'État. Certains chercheurs et certains États sont convaincus que la sécurisation des mers est une fonction gouvernementale et doit donc rester la prérogative des autorités publiques.

Selon Azubuiké<sup>(\*)6</sup>, des bateaux ou navires privés ne peuvent en aucun cas usurper les fonctions gouvernementales simplement parce qu'ils sont en haute mer, mais ce qu'ils pourraient toujours faire, c'est de signaler des événements 'curieux' ou de donner des informations au gouvernement en vue d'appréhender des terroristes. Cependant, d'autres soutiennent que le monopole sur l'usage de la force des autorités publiques, ne signifie pas que seul le gouvernement peut employer la force, mais aussi et surtout que c'est le gouvernement qui peut décider qui peut exercer la force et

Le monopole sur l'usage de la force des autorités publiques, ne signifie pas que seul le gouvernement peut employer la force, mais aussi et surtout que c'est le gouvernement qui peut décider qui peut exercer la force et dans quelles conditions.



un pirate somalien masqué passant devant un bateau de pêche taiwanais qui a lavé sur la rive après les pirates ont été payés une rançon et libéré l'équipage – © AP



© Britannia Maritime Security

En conséquence, la situation dans les eaux entourant la Somalie a clairement amélioré, ce qui pourrait conduire à la conclusion que la communauté internationale gère bien la situation.

dans quelles conditions.<sup>(87)</sup> Cela soulève la question de savoir s'il est légalement possible pour les États d'utiliser des sociétés privées de sécurité maritime à bord de navires de commerce.

#### **La nécessité d'une coopération avec des sociétés privées de sécurité maritime**

Il y a une dizaine d'années, la plupart des incidents liés à la piraterie avaient lieu dans le détroit de Malacca. Dans la période de six ans de 2003 à 2008, selon les données statistiques du Bureau maritime international<sup>(88)</sup>, pas moins de 1.885 incidents associés à la piraterie ont eu lieu, causant pas moins de 3.115 victimes. En 2008 seulement, 293 incidents ont été observés, causant 1.011 victimes.<sup>(89)</sup>

Depuis 2008, les problèmes se sont déplacés vers la Somalie, située à proximité du golfe d'Aden, reliant l'océan indien à la mer méditerranée via le Canal de Suez. Chaque année, plus de 25.000 navires transitent par ces eaux.<sup>(90)</sup> Mais comment la communauté internationale a-t-elle fait jusqu'à ce jour sans l'aide de sociétés privées de sécurité maritime? Y a-t-il vraiment une nécessité de coopérer avec le secteur civil pour combattre le phénomène de la piraterie?

Une flotte considérable de navires de guerre est engagée dans la lutte contre la piraterie depuis 2008, quand l'Union européenne (ci-après dénommée UE) a lancé l'opération EUNAVFOR Somalie - opération Atalanta.<sup>(91)</sup> Le budget de l'UE pour sa première opération navale a été de 8,4 millions d'euros en 2010 et de 8,05 millions d'euros en 2011.<sup>(92)</sup> À noter cependant est le fait que chaque pays participant à l'opération porte ses propres coûts pour les navires déployés.

L'UE n'est pas la seule organisation internationale ou État qui déploie des navires dans la région. En effet, il y a des navires de la 'Combined Task Force 150', dirigée par les États-Unis dans le cadre de l'opération 'Enduring Freedom' en matière de lutte contre le terrorisme, ainsi que sous le commandement de la 'Combined Task Force 151', également dirigée par les États-Unis, mais qui s'occupe plutôt de la lutte contre la piraterie maritime.

De plus, l'OTAN est également active dans le combat avec l'opération 'Ocean Shield'<sup>(93)</sup> et enfin, certains pays individuels ont déployé des navires dans la région, comme la Russie, la Chine, l'Inde, le Japon, l'Arabie saoudite, l'Indonésie, la Malaisie et même aussi l'Iran.<sup>(94)</sup>



*Le président somalien Hassan Sheikh Mohamoud et le commandant d'EUNAVFOR, le contre-amiral Bob Tarrant, à bord du Zr. Ms. Johan de Witt lors de l'opération Atalanta, 4 Septembre 2013 – © EUNAVFOR*

En conséquence, la situation dans les eaux entourant la Somalie a clairement amélioré, ce qui pourrait conduire à la conclusion que la communauté internationale gère bien la situation. Ceci est illustré par le fait que le 31 janvier 2012, 10 navires piratés et 159 otages étaient détenus par des pirates somaliens<sup>(\*)15</sup> contre 28 navires et 654 otages au moment équivalent de l'année précédente, le 1er janvier 2011<sup>(\*)16</sup>. Plus important encore, selon l'Organisation maritime internationale, le nombre d'attaques de piraterie réelles et les tentatives pour le premier trimestre de 2013 semble avoir atteint le niveau le plus bas en 11 ans.<sup>(\*)17</sup>

Mais malgré cela, la surface des eaux infestées étant 1,5 fois plus grande que l'ensemble du continent européen, il est presque impossible pour toute organisation publique de contrer efficacement cette menace sans initiatives privées. Ceci est illustré par le temps moyen que les marins ont été gardés en captivité, qui est passé de 59 jours en 2008, à plus de 85 jours en 2009 et à 150 jours en 2010 et par le montant moyen de la rançon payée, qui est passé de 1,45 millions USD en 2008 à plus de 1,9 millions USD en 2009 et 4 millions de dollars en 2010 à 5,3 millions USD en 2011.<sup>(\*)18</sup>

### **La violence maritime et le secteur privé: quel rôle pour les sociétés?**

Dans les paragraphes précédents, il est devenu évident qu'en premier lieu, c'est l'État côtier dans les eaux territoriales duquel les actes de violence maritime sont en cours, qui est chargé de prendre des mesures efficaces. Bien sûr, lorsque l'État côtier n'a pas les moyens ou lorsque les actes criminels ont lieu en haute mer, la communauté internationale dans son ensemble se trouve impliquée. À son tour, la communauté internationale va demander à ses membres de fournir des moyens militaires, sous la forme de patrouilleurs, d'escortes

navales et ou des détachements militaires de protection de navire (mieux connu dans le milieu maritime comme 'Vessel Protection Detachments' ou 'VPD'). En raison de l'insuffisance<sup>(\*)19</sup> et du caractère coûteux des moyens militaires, il y a une augmentation de la demande par les armateurs de services fournis par des sociétés privées de sécurité maritime.

### **Les sociétés privées de sécurité maritime: un point de vue juridique**

Cela conduit à des questions juridiques importantes. Selon l'Institut Clingendael, il y a au moins sept aspects principaux qui doivent être couverts par le cadre juridique de l'État, s'il souhaite autoriser l'utilisation de gardes armés privés à bord des navires marchands battant son pavillon. Non seulement faudrait-il une procédure permettant la délivrance de permis de port d'arme et permis d'emploi de gardes armés, mais également faudrait-il déterminer leur zone géographique d'application ainsi que les types de navire couverts par ces permis.

De plus, une procédure de certification devrait être établie pour ces sociétés et leur personnel, le seuil pour l'usage de la force devrait être clairement déterminé, le rôle du capitaine devrait être spécifié et, finalement, l'assurance de tierce partie et la surveillance et le contrôle en ce qui concerne la responsabilité et la responsabilisation devrait être organisé.<sup>(\*)20</sup>

En effet, en 2008 la plupart des États du pavillon ne permettaient pas l'emploi des armes à bord de leurs navires marchands. Toutefois, des recherches effectuées par l'auteur montrent qu'aujourd'hui, plus aucun des pays majeurs de registre ouvert interdit toujours explicitement l'utilisation d'armes par les sociétés privées de sécurité maritime, mais seulement les Bahamas, Chypre et les îles Marshall permettent explicitement



© ANP / Evert-Jan Daniels

(sous conditions) l'utilisation d'armes par des sociétés privées de sécurité maritime.

À l'exception de la Lituanie<sup>(21)</sup>, de la Pologne et du Portugal, où il n'y a aucun motif juridique pour l'autoriser, et des Pays-Bas, où l'option est fortement rejetée, cette recherche montre que c'est aussi le cas pour la plupart des États du pavillon européens. Ainsi, les pays suivants permettaient (sous conditions) de faire appel à des gardes armés privés: la Belgique (depuis 2013), le Danemark (depuis 2012), la Finlande (depuis 2002), l'Allemagne (depuis 2013), la Grèce (depuis 2012), l'Italie (depuis 2012), le Norvège (depuis 2011), l'Espagne (mais les armes ne sont utilisables que par les sociétés espagnoles), la Suède et le Royaume-Uni (depuis 2011).

Le recours à la force est une autre question de droit. Toute intervention se limitera aux actions d'auto-défense. On pensait que lorsque l'état du pavillon autorise la présence de militaires à bord, comme c'est le cas pour l'Italie depuis 2012<sup>(22)</sup>, ce problème pourrait être plus simple.<sup>(23)</sup>

Pour ce qui est de la présence de personnel militaire à bord, la recherche de l'auteur montre qu'au sein de l'Europe, elle est autorisée par certains États du pavillon comme la Belgique, la France, l'Israël, l'Italie et les Pays-Bas, mais pas par le Danemark, l'Allemagne, la Grèce, le Norvège, la Suède ou le Royaume-Uni.

Toutefois, l'incident de Enrice Lexie en février 2012<sup>(24)</sup> a montré que peut importe le statut des gardiens, ils sont soumis aux lois pertinentes sur l'utilisation de la force et la légitime défense. Pourtant, aux États-Unis, il semble que les esprits évoluent, car les propositions y ont été faites pour donner l'immunité contre les poursuites à ceux qui blesseraient ou tueraient un pirate tout en protégeant un navire contre les attaques.<sup>(25)</sup>

En outre, selon le Bureau maritime international<sup>(26)</sup>, si des membres de l'équipage ou des gardiens étaient armés, des pirates pourraient se sentir menacés et, par conséquent, ouvrir le feu sur l'équipage ou toute personne à bord. Cela pourrait conduire à plus de pertes et de blessures aux équipages. Actuellement, les pirates sont conscients que les équipages ne sont pas armés et bien qu'ils ouvrent le feu sur le navire, leur cible n'est pas directement l'équipage mais plutôt l'hébergement et la passerelle, dans le but d'effrayer le capitaine et de l'influencer à arrêter le navire.

Un autre problème est le fait que le capitaine veut garder le contrôle de son navire et ne veut pas laisser la prise d'une décision cardinale au chef de l'équipe de sécurité. Cela a été précisé dans le cas du Maersk Alabama en 2009<sup>(27)</sup>, où le capitaine Phillips au cours de l'audition de la Commission sénatoriale des relations étrangères, a déclaré: "Je ne suis pas confortable donnant autorité de commandement à d'autres. Lors d'une attaque, il peut être qu'un seul décideur."<sup>(28)</sup> Bien sûr, en cas d'une attaque, tout membre d'une équipe de sécurité privée est autorisé à prendre des mesures de légitime défense personnelle.



Des pirates montent à bord du Maersk Alabama (photo du film espagnol 'Captain Phillips') - © Sony Pictures / Jasin Boland





Une équipe de sécurité déjoue une attaque de pirates – © Yorkshire Voice

En raison de l'insuffisance et du caractère coûteux des moyens militaires, il y a une augmentation de la demande par les armateurs de services fournis par des sociétés privées de sécurité maritime.

En outre, le transport d'armes d'un pays à un autre, n'est pas facile à faire et n'est souvent même pas autorisé.<sup>(\*)29</sup> Ainsi les sociétés privées de sécurité maritime devraient stocker des armes dans une installation sécurisée dans un pays qui le permet, pour alors prendre ces armes à bord dans un port à proximité avant d'entrer dans les eaux infestées de pirates.

Intéressante est l'évolution au Royaume Uni<sup>(\*)30</sup> où les autorités ont émis une nouvelle type de licence 'Open General Trade Control License (OGTCL)', qui vise spécifiquement aux entreprises de sécurité maritime, rendant le transport d'armes plus facile, mais qui garantit également que le mouvement d'armes soit réglementé et vérifiable.

Une autre possibilité pour résoudre ce problème, en réaction à l'augmentation de la réglementation et au coût d'importer et d'exporter continuellement des armes dans et hors des eaux territoriales des États côtiers, serait de faire usage de ce qu'on appelle des 'armureries flottantes' à bord des navires en haute mer. Estimations à partir de la mi-2012 indiqueraient qu'il y a environ 18 navires opérant de cette manière, portant jusqu'à 7.000 armes<sup>(\*)31</sup> Aux fins de la licence OGTCL toutefois, les autorités britanniques n'ont pas encore autorisé une de ces armureries comme 'arsenal approuvé'.

Cependant, le problème demeure que naviguer à travers les eaux territoriales avec des gardes armés à bord n'est souvent pas considéré comme un 'passage innocent'. Ce concept est défini dans l'article 19 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982 (ci-après UNCLOS.<sup>(\*)32</sup> Les navires marchands ont normalement le droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales d'un État côtier. Ceci est basé sur la prémisse qu'ils ne sont pas armés et ne constituent aucune menace pour l'État côtier ou d'autres 'bénéficiaires' de leurs eaux. Cette situation pourrait changer considérablement si les navires marchands étaient armés.<sup>(\*)33</sup>

Intéressant, enfin, est l'idée de certaines entreprises de fournir des escortes armées à des navires de commerce dans les zones à haut risque, par le biais de navires d'escorte armés ou de 'private gun boats'. Toutefois, en vertu de l'Article 107 UNCLOS<sup>(\*)34</sup>, le pouvoir de s'emparer de navires impliqués dans le piratage est donné uniquement aux navires militaires. Certains ont même argumenté que l'intervention armée d'un bateau privé constituerait en soi un acte de piraterie.<sup>(\*)35</sup> Une illustration pourrait être trouvée dans le cadre de l'acquisition par la société privée de sécurité maritime 'Blackwater' en 2006 du Mc Arthur, un navire de recherche de 46,6 mètres de longueur, dans le seul but

de le reconfigurer pour en faire un navire de soutien pour des activités militaires et de sécurité, équipé d'un pont d'envol pour hélicoptères et de réservoirs de carburant de 15.500 litres.<sup>(\*)36</sup>

#### Les sociétés privées de sécurité maritime: un point de vue opérationnel

Sur le plan opérationnel et afin que les gouvernements nationaux puissent mettre en œuvre des réglementations internationales en haute mer, la seule option est de faire appel aux capacités de projection de puissance des forces navales modernes. En effet, une garde côtière bien établie, bien équipée et bien entraînée serait une option pour protéger les ports et pour surveiller la pêche et autres activités au sein de la mer territoriale et de la Zone économique exclusive (ZEE), mais certainement pas en haute mer. En outre, lorsque l'infrastructure nécessaire ou les moyens des États côtiers ne sont tout simplement pas présents ou sont nettement insuffisants pour déployer efficacement une garde côtière dans une région touchée de piratage ou d'activités liées au trafic de drogues ou au terrorisme maritime, la seule option pour la communauté internationale est de se tourner vers l'armée.

Dans ce contexte, il est à noter que la stratégie maritime alliée de l'OTAN illustre l'engagement à la sécurité



© Britannia Maritime Security

maritime grâce à l'utilisation des forces navales.<sup>(\*)37</sup> En effet, l'OTAN a identifié de nouvelles menaces à l'égard desquelles elle peut jouer un rôle: ceux-ci ne portent pas uniquement sur la défense collective du territoire, mais englobent aussi des aspects tels que le commerce mondial, la liberté de navigation et le flux de ressources précieuses. Cela signifie que l'OTAN évolue d'une organisation de l'Article 5, assurant la défense collective du territoire allié, à une organisation qui mène la lutte contre les menaces économiques.

Néanmoins, il y a aussi un rôle à jouer pour le secteur privé en général et pour l'industrie du transport maritime en particulier. En effet, des mesures telles que celles soulignées par le Code de la sécurité des installations portuaires (ISPS) impliquant l'utilisation de systèmes de suivi de navires par satellite (ShipLoc), combinée avec une présence navale capable et prête à entreprendre la poursuite rapide, peut minimiser l'effet des attaques de pirates.<sup>(\*)38</sup>

En outre, des améliorations pourraient être apportées dans la manière dont opèrent les systèmes d'alerte des navires ('Ships Security Alert Systems' ou 'SSAS'). Actuellement, ces systèmes envoient un message d'avertissement à l'État du pavillon et à l'office des propriétaires. La S. Rajaratnam School of International Studies à l'Université technique de Nanyang à Singapour<sup>(\*)39</sup>, a conclu qu'un système efficace entraînerait des messages d'avertissement plus détaillés, et que ceux-ci devraient aller directement aux États côtiers et aux navires de guerre impliqués dans les opérations de sécurité régionale.

Une autre recommandation serait d'injecter un code dans les messages du système d'identification automatique ('Automatic Identification Systems' ou 'AIS') du navire, dans le but d'avertir les États côtiers et les vaisseaux à proximité, et en particulier les forces navales, qu'une attaque est en cours.

Mais, facteur sans doute encore plus important, il s'avère que dans la plupart des cas les pirates sont en mesure d'embarquer et de prendre des otages dans les quinze à trente minutes après avoir été aperçus, un délai de temps beaucoup trop court pour permettre à n'importe quel navire militaire d'intervenir, à moins qu'il ne soit qu'à quelques milles nautiques. Une fois qu'un navire est détourné, il est pratiquement impossible pour les militaires d'intervenir, sans mettre en danger l'équipage.

De chaque point de vue, le phénomène de la piraterie somalienne est sans précédent.<sup>(\*)40</sup> Aussi bien les équipages que les propriétaires se sentent vulnérables et sont convaincus qu'une fois qu'un navire est détourné, personne ne viendra à leur secours. Leur seule option est d'attendre les négociations et le paiement d'une rançon, ce qui peut prendre des mois. Selon le général-major Howes du Royaume-Uni (à l'époque commandant de l'opération Atalanta), il faudrait environ 83 bateaux ou 4 fois plus de navires militaires qu'il y en a actuellement dans la région de la corne de l'Afrique, pour être en mesure de fournir des conditions de réaction d'une demi-heure. Voilà pourquoi, il est assez compréhensible que la question d'avoir des gardes armés privés à bord a été soulevée et débattue.



VPD team de la Marine Royale néerlandaise – © Ministère de la Défense néerlandais

## Les sociétés privées de sécurité maritime et le respect des droits de l'homme

Les gardes de sécurité privés armés opérant à bord des navires doivent être qualifiés comme des civils, sans un permis de tuer. La seule force qu'ils sont autorisés à utiliser, selon le droit international, mais aussi suivant la législation pénale nationale applicable, est la force dans la défense de leur propre vie ou celle d'autrui<sup>(41)</sup>. Le fait que les sociétés privées de sécurité maritime ne sont pas intégrées dans la structure militaire d'aucun État, n'implique toutefois pas qu'elles ne soient pas liées par le droit international relatif aux droits de l'homme.

Cela ne signifie pas non plus que l'État du pavillon qui autorise l'utilisation de gardes armés à bord de ses navires, n'assume aucune responsabilité pour leur conduite.<sup>(42)</sup> En effet, un non-respect des obligations des droits de l'homme pourrait déclencher la responsabilité des États, étant donné que les États ont l'obligation de protéger tout individu

contre tout abus des droits de l'homme, également par des tiers, tels que l'utilisation illégale de la force par les sociétés privées de sécurité maritime.

Ainsi, n'importe quel État du pavillon doit disposer d'un cadre législatif pour réglementer les activités des sociétés privées de sécurité maritime, mais aussi leur responsabilité pour des abus éventuels. Ainsi, il devrait être clair si oui ou non des agents de sécurité privés peuvent être déployés, quelles armes pourraient légalement être utilisées et dans quelles circonstances.<sup>(43)</sup> Les droits de l'homme importants à respecter sont entre autres le droit à la vie; la liberté contre la torture et autres traitements cruels, inhumains ou dégradants; la protection contre la privation arbitraire de liberté; et la sécurité. Ceux-ci sont principalement fixés dans le Pacte international relatif aux droits civils et politiques (PIDCP) et dans la Convention européenne des droits de l'homme et des libertés fondamentales (CEDH).

Cela ne signifie pas que les États du pavillon sont responsables de tout



© Solace Global

Naviguer à travers les eaux territoriales avec des gardes armés à bord n'est souvent pas considéré comme un 'passage innocent'.



© Securewest International

© Sea Marshals

usage mortel de la force par des gardes armés, engagé par une compagnie de transport maritime commercial. Toute force utilisée par ces gardes privés armés au-delà du seuil de la légitime défense, les rend passibles de poursuites pénales, tant dans l'État du pavillon que dans l'État sur le territoire duquel ils ont utilisé la force.<sup>(\*44)</sup> Une illustration d'une telle force mortelle utilisée par une société de sécurité maritime privée, peut être trouvée dans le golfe d'Aden en mars 2011, où des gardes armés privés à bord de l'Avocet rencontrent des pirates présumés. Des images montrent que les gardes ont tiré plus d'une centaine de fois sur un esquif qui approchait, après avoir eu l'ordre de tirer des 'coups de semonce'<sup>(\*45)</sup>. Pourtant, la société a défendu l'action comme licite, affirmant qu'ils avaient tirés pour se défendre, parce qu'ils avaient été 'en crainte de leur vie'.

*Ilja Van Hespem*<sup>(\*46)</sup>

- (\*1) Cet article est basé sur Ilja Van Hespem, 'Protecting Merchant Ships from Maritime Piracy by Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP): A Comparative Analysis of Flag State Legislation and Port and Coastal State Requirements' (2014) 45 *Journal of Maritime Law and Commerce* 3, p. 361-400.
- (\*2) Ince & Co, *Piracy - Issues arising from the Use of Armed Guards* (Ince & Co International LLP 2012), p. 2.
- (\*3) Yvonne M Dutton, 'Gunslingers on the High Seas: A Call for Regulation' (2013) *Duke J. Comp. and Int'l L. Crim Justice*, p. 1.
- (\*4) European Committee on Crime Problems, *Replies to the questionnaire on issues of combating maritime piracy* (CDPC(2012)15, Council of Europe, Strasbourg, 2012), p. 64.
- (\*5) Dutton (n 3), p. 3.
- (\*6) Lawrence Azubuike, 'International law Regime Against Piracy' (2009) 15 *Annual Survey of International and Comparative Law* 43, p. 53.
- (\*7) Bibi T Ginkel, Frans-Paul van der Putten et Willem Molenaar, *State or Private Protection against Maritime Piracy? A Dutch Perspective* (Clingendael Institute, 2013), p. 14.
- (\*8) Ilja Van Hespem, 'Studie van de economische impact van gevaren op zee (maritime terrorisme, piraterij, drugs) op de internationale koopvaardij en

van de (technische) middelen om deze impact te verkleinen' (Etude de l'impact économique des dangers en mer (le terrorisme maritime, la piraterie, le trafic de drogue) sur la marine marchande internationale et des moyens (techniques) pour réduire cet impact) (Thèse de Master en Ingénieur commercial, Hogeschool-Universiteit Brussel, 2009).

- (\*9) Pour les informations les plus récentes, visitez le site web de la 'Piracy Reporting Centre (PRC)' à Kuala Lumpur, subdivision du Bureau maritime international (BMI), créé par la Chambre de commerce internationale (CCI): <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures>.
- (\*10) Commission sénatoriale pour le contrôle de l'application des lois, *Rapport sur l'application de la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer* (Le Sénat de France, Paris, 2012), p. 8.
- (\*11) En réponse à l'augmentation du niveau de piraterie et de vols à main armée au large de la corne de l'Afrique et dans l'ouest de l'océan Indien, l'UE a lancé en décembre 2008 la 'Force navale de l'Union européenne (EU NAVFOR) - opération Atalanta', dont le siège est à Northwood (Royaume-Uni).
- (\*12) Commission sénatoriale (n 11), p. 37.
- (\*13) L'opération Ocean Shield, opération de

lutte contre la piraterie toujours en cours, a été approuvée par le Conseil de l'Atlantique Nord le 17 août 2009 et le mandat a été prolongé jusqu'à la fin de 2016. L'opération vise à réduire le taux de réussite global d'attaques par pirates dans la région de la corne de l'Afrique. Opération Ocean Shield se concentre principalement sur les opérations de lutte contre la piraterie en mer, telles que des missions de surveillance par hélicoptère pour retrouver et identifier les navires dans la région. Voir [http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics\\_48815.htm#Protector](http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm#Protector); consulté le 21 juillet 2014.

(\*14) Commission sénatoriale (n 11), p. 38.

(\*15) Selon le 'Piracy Reporting Centre' du Bureau international maritime, le 'IMB Piracy Reporting Centre (IMB PRC) est le seul centre au monde capable de recevoir et de diffuser des rapports de piraterie et vols à main armée 24 heures sur 24, partout dans le monde.' C'est un organisme indépendant mis en place pour surveiller les attaques, libres de toute ingérence politique. Disponible via <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures>; consulté le 6 août 2014.

(\*16) Commission sénatoriale (n 11), p. 8.

(\*17) Ilja Van Hespén et Ana Sofia Barros, 'Maritime Security: Current Challenges' (Policy Brief No 20 - June 2013, Leuven Centre for Global Governance Studies 2013) Disponible via [http://ghum.kuleuven.be/ggs/publications/policy\\_briefs/pb20-almost-final.pdf](http://ghum.kuleuven.be/ggs/publications/policy_briefs/pb20-almost-final.pdf); consulté le 20 juillet 2014), p. 11.

(\*18) Ibid.

(\*19) La Marine française estime qu'il faudrait doubler le nombre de militaires affectés à la tâche de sécurisation des embarcations privées dans les zones à haut risque, en fait 200, afin d'être en mesure de répondre à toutes les demandes. Il est intéressant de noter que la France fournit ce service à l'industrie du transport maritime sans frais, sauf pour les frais de nourriture et de transport, estimés à 2.000 euros par jour, alors que les sociétés privées demandent jusqu'à 3.000 euros par jour.

(\*20) Ginkel (n 8), p. 11.

(\*21) En Lituanie, le cadre juridique concernant la lutte contre la piraterie se compose des Articles 180, 251 et 252 du Code criminel de Lituanie ; Article 165, partie 2 ; 44 ; 140, partie 2 du Code de procédure pénale de la Lituanie et de la résolution du Parlement n° XI-2059 (12 juin 2012).

(\*22) Décret du Ministère des affaires de l'intérieur no 266 datée du 28 décembre 2012 et décret de la garde côtière no 349/2013.

(\*23) Ince & Co (n 3), p. 4.

(\*24) Dans la nuit du 15 février 2012, la *Enrica Lexie*, en route depuis Singapour vers Djibouti, a été abordé par un navire au large de la côte du Kerala, en Inde, à 22,5 milles nautiques de la côte. (...) Le navire, un pétrolier appartenant à une société italienne et battant un pavillon italien, avait à bord une équipe de six marines italiennes. (...) Ces membres de la Marine italienne, suivant leurs règles d'engagement, ont tiré des coups de feu pour intimider le navire qui s'approche. Deux pêcheurs innocents ont été tués. La *Enrica Lexie* fut rappelé par les garde-côtes indiens au port. Deux des militaires de la Marine italienne ont été arrêtés. Voir Natalino Ronzitti, 'The *Enrica Lexie* Incident: Law Of The Sea and Immunity of State Officials Issues' en B. Conforti, L. F. Bravo et F. Francioni (eds), *The Italian Yearbook of International Law* Vol. XXII (Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2013).

(\*25) Ince & Co (n 3), p. 4.

(\*26) ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery*

*Against Ships: Annual Report (IMB 2008)*, p. 39.

(\*27) Le *Maersk Alabama* a été piraté en 2009. Cet incident s'est terminé par le spectaculaire sauvetage du capitaine du navire, le capitaine Richard Phillips.

(\*28) Ince & Co (n 3), p. 3.: "I am not comfortable giving command authority to others. In the heat of the attack, there can be only one decision maker."

(\*29) Cette recherche montre qu'au Danemark, naviguer dans la mer territoriale avec du personnel de sécurité armé à bord ou naviguer dans le port pour embarquer ou débarquer des armes, conformément à l'article 1, 2 et 6 de la Loi sur les Explosifs et Armes est même encore explicitement interdit.

(\*30) Ince & Co (n 3), p. 4.

(\*31) Dutton (n 4), p. 18.

(\*32) L'Article 19 UNCLOS prévoit dans une définition du passage innocent: "Le passage d'un navire étranger est considéré comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier si, dans la mer territoriale, ce navire se livre à une quelconque des activités suivantes: ... exercice ou manoeuvre avec arme de tout type." (ou en anglais: "Passage of a foreign ship shall be considered prejudicial to the peace, good order or security of the coastal state if in the territorial sea it engages in any of the following activities: ... any exercise or practice with weapons of any kind.")

(\*33) IMB 2008 (n 27), p. 39

(\*34) Article 107 UNCLOS Navires et aéronefs habilités à effectuer une saisie pour raison de piraterie stipule que: "Seuls les navires de guerre ou aéronefs militaires, ou les autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, peuvent effectuer une saisie pour cause de piraterie." (ou en anglais: Article 107 UNCLOS Ships and aircraft which are entitled to seize on account of piracy reads: "A seizure on account of piracy may be carried out only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect.")

(\*35) Ince & Co (n 3), p. 3.

(\*36) Catheline Remy, 'Les sociétés militaires privées dans la lutte contre la piraterie' (2012) 21 *Pyramides* 119, p. 126.

(\*37) Van Hespén (n 18), p. 11.

(\*38) European Committee on Crime Problems, *Sea Piracy: Background Working Paper (CDPC(2012)11, Council of Europe, Strasbourg, 2012)*, p. 8.

(\*39) Ibid.

(\*40) IMB 2008 (n 27), p. 38-39.

(\*41) Ginkel (n 8), p. 25.

(\*42) Ibid., p. 26.

(\*43) Ibid.

(\*44) Dutton (n 4), p. 19.

(\*45) Ibid., p. 3.

(\*46) Ilja Van Hespén est lieutenant de vaisseau de première classe à la Composante maritime belge et répétiteur militaire en droit à la Chaire de Droit du Département des Sciences du Comportement de l'Ecole Royale Militaire. Il est licencié en sciences militaires et nautiques, ingénieur commercial et candidat au doctorat en sciences sociales et militaires à l'Ecole Royale Militaire (ERM), et en droit à l'Université de Gand (UGent) et à l'Université libre de Bruxelles (VUB). Adresse pour la correspondance: [ilja.vanhesperen@mil.be](mailto:ilja.vanhesperen@mil.be)



de Russische nucleaire ijsbreker Arktika – © Abarinov

## De opdeling van de Arctische regio

**D**e huidige klimaatveranderingen en het smelten van de ijskap op de Noordpool zorgen voor nieuwe mogelijkheden voor de ontginning van energievoorraden en minerale rijkdommen. Alle omliggende landen van deze regio proberen een deel van de Noordpool op te eisen met het oog op een toekomstige ontginning. Naast nieuwe energievoorraden zal het smelten van de ijskap op de Noordpool nieuwe en vooral kortere handelsroutes tussen de Europese Unie en de snel groeiende economieën van Azië creëren. Tegelijk zal met een betere bereikbaarheid het toerisme in deze regio kunnen toenemen.

**Twee landen nemen het voortouw, wanneer het aankomt op de verdeling van deze Arctische regio: Canada en Rusland. De Verenigde Staten, Noorwegen en Denemarken eisen echter ook hun plek op. Tegelijk toont ook China interesse in deze regio, wegens de handel met Europa.**

### De rijkdom van de Arctische regio

Volgens geologische studies bevat het noordpoolgebied tussen de 25 en 30 percent van alle onontdekte olievoorraden en tot dertien percent van de gasvoorraden. Tot op heden zijn deze bronnen niet te ontginnen omdat ze onder het ijs van de Noordpool liggen. Het verder afsmelten van de Noordpool zal deze bronnen vrijmaken voor ontginning. Een bijkomend probleem is de diepte waarop deze olie- en gasreserves zich bevinden. De twee grootste bassins die het onderzeese landschap van dit gebied vormen, zijn het Eurasische bassin met een diepte tot 4500 meter en het Ameraziatische bassin dat een diepte heeft tot 4000 meter. De gemiddelde diepte bedraagt 1038 meter. Op deze dieptes olie en gas ontginnen is een heel dure aangelegenheid en is momenteel niet winstgevend. Indien echter de gekende olievoorraden op land en voor de kusten uitgeput geraken, dan zullen de energieprijzen zo hoog worden dat de ontginning van de Noordpool winstgevend zal worden.



Op dit ogenblik zijn de boorplatformen in het Arctische gebied slechts enkele weken tot maanden per jaar toegankelijk via de vele mijlen 'ice roads' – © Bureau of Land Management

Naast olie en aardgas bevat deze regio eveneens grote ondergrondse voorraden nikkel, koper, goud en uranium. Net als bij de ontginning van de energievoorraden is de ontginning van deze grondstoffen in de hedendaagse wereld nog niet winstgevend.

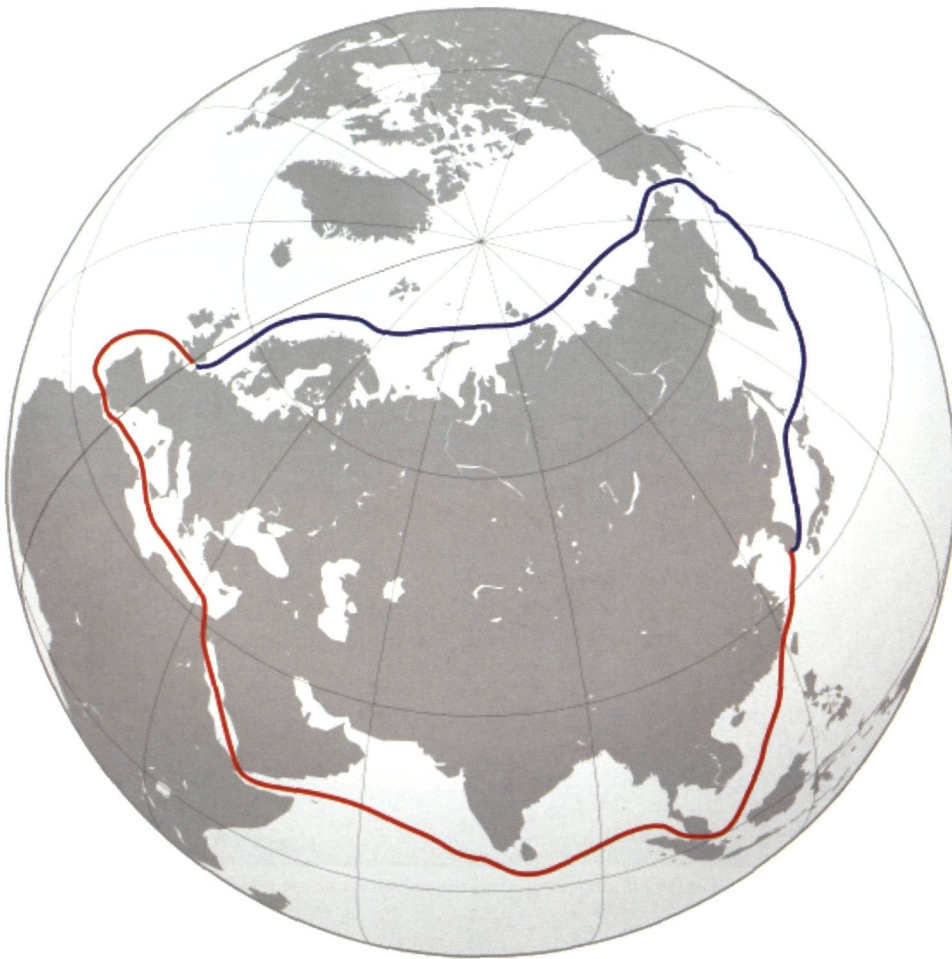
#### Nieuwe handelsroutes

Het smelten van het ijs op de Noordpool zal nieuwe handelsroutes tussen de Atlantische en de Grote Oceaan tot stand brengen. De Noordwestelijke passage loopt langs de noordkust van Canada, de Noordoostelijke passage langs de Siberische kusten van Rusland. Beide routes zijn enkel in de zomermaanden bevaarbaar en vereisen nog altijd de escorte van ijsbrekers om geïsoleerde ijsvelden open te breken. De eerste keer dat beide passages open waren, was tijdens de zomer van 2005. Sinds 2007 is de grens van de ijskappen elke zomer zo ver naar het noorden opgeschoven dat de routes bevaarbaar werden.

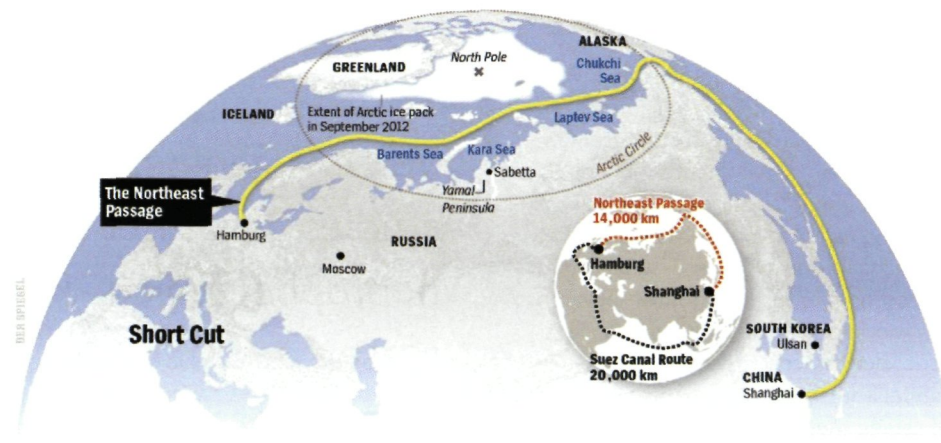
Beide handelsroutes zijn belangrijk voor de overzeese handel tussen Europa en Azië. Zo is de reisweg tussen Rotterdam en Shanghai 2.500 nautische mijlen korter indien er langs de Siberische kust wordt gevaren in plaats van langs het Suezkanaal. Een algemene schatting is dat schepen die deze routes bevaren tot 300.000 € kunnen uitsparen. Naar de toekomst toe zullen deze nieuwe handelsroutes aan belang winnen. Zo steeg het aantal schepen dat de Noordoostelijke passage nam van 4 in 2011 naar 46 in 2012. Hoewel het cijfer veel lager ligt dan de tientallen schepen die elke dag het Suezkanaal passeren, hebben deze twee noordelijke routes veel potentieel.

Ondanks de vele economische voordelen die de noordelijke passages opbrengen, blijven er nog altijd risico's aan verbonden. Allereerst ontbreekt het deze regio aan de nodige infrastructuur voor reddingsoperaties op zee. Schepen die in deze regio in de problemen komen, zullen soms dagen moeten wachten

Volgens geologische studies bevat het noordpoolgebied tussen de 25 en 30 percent van alle onontdekte olievoorraden en tot dertien percent van de gasvoorraden.



de noordelijke zeeroute (blauw) versus de zuidelijke (rood) – © Wikipedia



de Noordoostelijke passage – © Der Spiegel



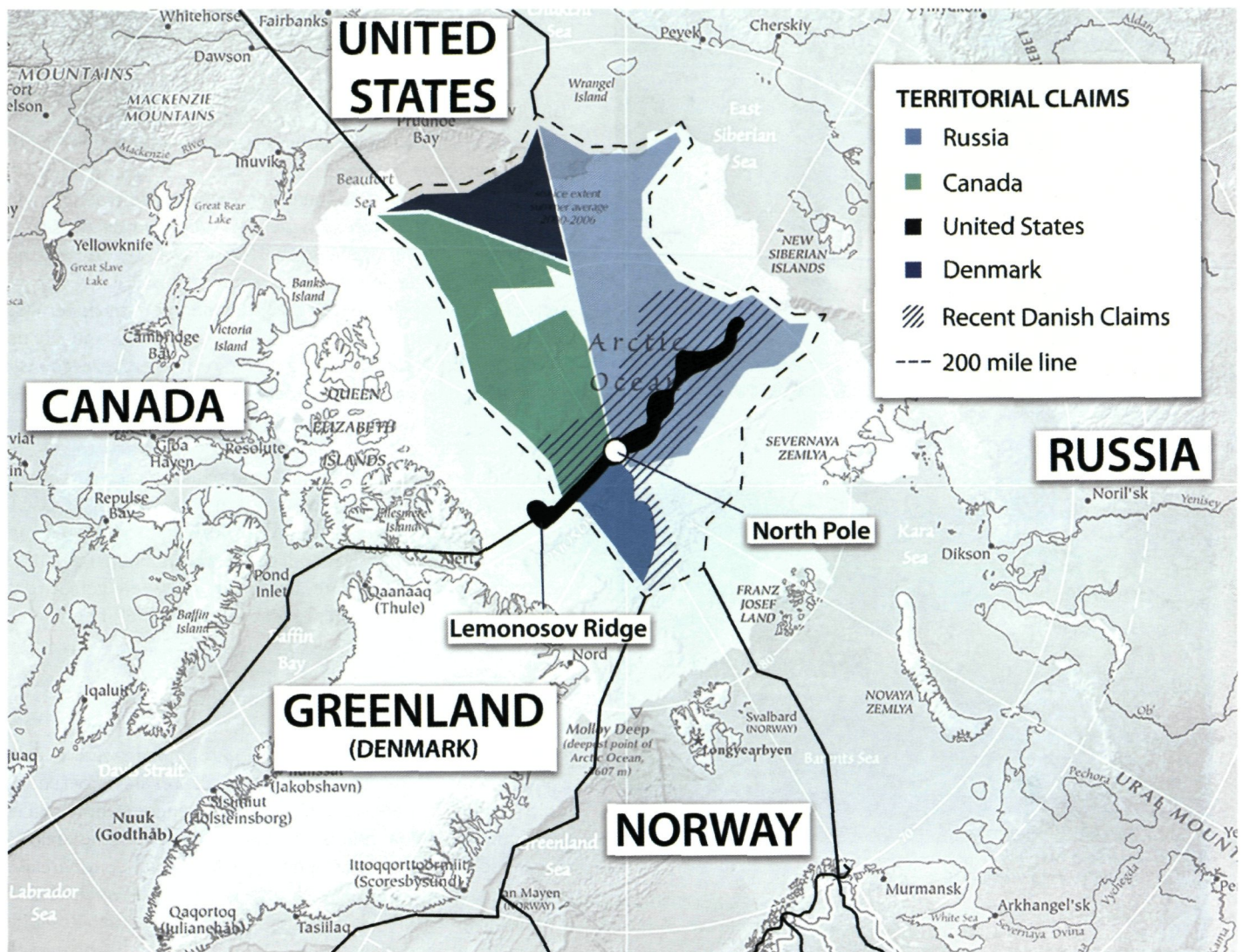
de Noordwestelijke passage – © Wikipedia

alvorens er hulp kan arriveren. Verder zijn in dit gebied geen grote havens of scheepswerven waar schepen met mechanische problemen terecht kunnen. Deze regio heeft ook weinig kuststations. Schepen krijgen er slechts zelden accurate weersvoorspellingen. Om deze redenen blijven containerschepen weg uit deze regio. Ze moeten op tijd in hun volgende haven kunnen aankomen en kiezen dus niet voor deze routes, zolang de passages niet permanent ijsvrij zijn.

Zowel Canada als Rusland zijn zich van het belang van deze nieuwe handelsroutes bewust en proberen hun infrastructuur in deze regio te verbeteren. Momenteel is Rusland het land dat het initiatief neemt en de meeste vorderingen heeft gemaakt. Zo werkt het aan de uitbreiding van zijn vloot ijsbrekers. Rusland heeft momenteel slechts zes ijsbrekers, aangedreven door kernreactoren, terwijl een zevende wordt gebouwd. Nieuwe en krachtigere ijsbrekers moeten in staat zijn om meer schepen voor langere periodes doorheen de Arctische regio te begeleiden. Ook Ruslands noordelijke vloot patrouilleert langs deze route. Op 9 juli 2014 redde een Russische onderzeeër (de K-119 Voronezh van de Oscarklasse) de bemanning van een kleine motorboot die in een storm was terechtgekomen. Het heropenen van militaire basissen langs de Siberische kustlijn kan inderdaad lijken op een militarisering van deze regio maar deze basissen kunnen ook dienen als startpunt voor reddingsoperaties. Tegelijk worden nieuwe havens aan de Siberische kust gebouwd, van waaruit olie en gas die in Siberië worden opgepompt, rechtstreeks per schip kunnen worden verhandeld.

Canada heeft in tegenstelling tot Rusland minder middelen om zijn noordwestelijke route te ontwikkelen. De nieuwe klasse patrouilleschepen die de Canadese marine wil gebruiken voor operaties in de Arctische regio, zal niet bestaan uit de oorspronkelijk voorziene acht schepen maar slechts uit vijf, met een optie voor een zesde. Tegelijk heeft Canada in het hoge noorden maar 1.500 militaire manschappen die ingezet kunnen worden voor allerlei operaties. Canada mist het budget en de noodzaak om de oudere schepen in haar vloot te





de Arctische claims – © Stratfor

vervangen. Dit zorgt ervoor dat het de kloof met Rusland niet kan dichten. Nu al, is de Russische Noordoostelijke passage al belangrijker dan de Canadese Noordwestelijke passage. Daarenboven is deze route op sommige plaatsen slechts vijftien meter diep, wat de maritieme handel er nog verder belemmert.

### Opdeling van de Arctische regio

Nu het duidelijk is dat de Arctische regio belangrijk is omwille van zijn economische rijkdommen, is het niet verwonderlijk dat alle omliggende landen hun deel van deze regio proberen op te eisen met het oog op ontginning in de toekomst. Op dit moment heeft elk land recht op een exclusieve economische zone van 200 nautische mijlen buiten de kust. Deze indeling laat het grootste gedeelte van de Arctische regio niet opgeëist. Sinds 2001 proberen de verschillende omliggende landen echter hun gedeeltes op te eisen.

Centraal in alle claims is de befaamde onderzeese Lomonosov-bergketen. Deze keten loopt van het noorden van Groenland in een rechte lijn over de Noordpool naar Siberië. Reeds in 2001 diende Rusland een verzoek in bij de Verenigde Naties (VN) om

de maritieme grenzen te verplaatsen. Rusland beweerde dat de Lomonosov-bergketen een verlenging van de continentale aardplaat van het Eurazische continent was. Bijgevolg kon Rusland zijn economische zone uitbreiden van 200 nautische mijlen naar 350, op basis van de Lomonosov-rug. De VN nam echter geen beslissing en vroeg om bijkomend bewijsmateriaal. Een expeditie in 2007 plantte toen een titaniumvlag in de Russische driekleur op de Lomonosov-bergketen waarbij Rusland de bergketen opeiste.

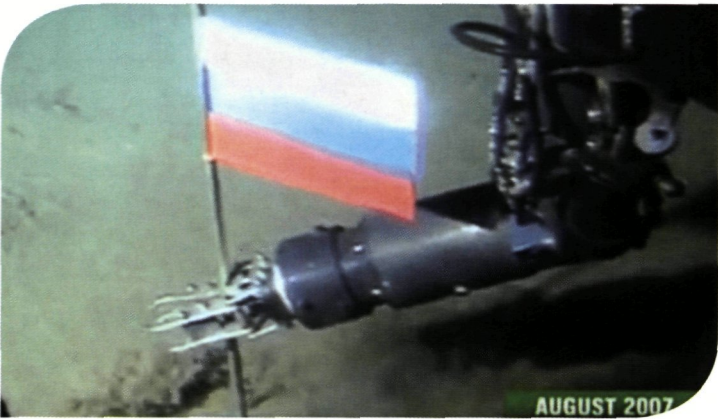
Ook zowel Canada als Denenmarken beweren dat de Lomonosov-bergketen een verlenging van hun continentale plaat is en dat zij bijgevolg ook een deel van de Arctische regio mogen claimen. Denenmarken en Rusland hebben onlangs op politiek niveau afgesproken dat hun claims geen overlap hebben. De Canadese en de Russische claims hebben echter voldoende overlap om voor een dispuut te zorgen.

### Militarisering van de Arctische Regio

Hoewel alle betrokken partijen hun aanspraken via de VN later verlopen, is er nog altijd de mogelijkheid dat de opdeling



redding van een kleine motorboot door de Russische onderzeeër K-119 Voronezh  
© gcaptain.com



Met de mini-onderzeeër Mir-1 plaatst Rusland op 2 augustus 2007 zijn driekleur op de zeebodem van de Arctische oceaan, op een diepte van 4.261 meter  
© AFP / NTV



ijsberen naderen de Amerikaanse onderzeeër USS Honolulu in de buurt van de Noordpool - © US Navy / Alphonso Braggs

Het smelten van het ijs op de Noordpool zal nieuwe handelsroutes tussen de Atlantische en de Grote Oceaan tot stand brengen.

van de Arctische regio op andere manieren kan verlopen. Zoals we al aanhaalden, heeft Rusland in de afgelopen jaren al heel wat oude legerbases in Siberië heropend. Hoewel deze basissen gebruikt kunnen worden ter ondersteuning van reddingsopdrachten voor schepen in nood, zijn de Russische bedoelingen minder vredelievend. Denemarken, Canada en Noorwegen zijn de voornaamste landen die ook delen van de Arctische regio opeisen en deze landen behoren tot de NAVO-bondgenootschap. Na de spanningen tussen Rusland en de NAVO over de situatie in Oekraïne zijn de Russen bezorgd over de aanwezigheid van NAVO-troepen in de Arctische regio.

Rusland beseft dat het met zijn claims ingaat tegen de gevestigde waarde van het internationaal zeerecht (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS). Door een permanente militaire aanwezigheid in het gebied te garanderen, hoopt Rusland dat het zijn buurlanden kan overtuigen om zich niet te bemoeien met een gebied dat Rusland opeist. Dit gedrag komt overeen met hoe China handelt in de Zuid-Chinese Zee.

Canada liet al weten dat het niet onder de indruk is van de Russische intimidatie. Het heeft zelfs plannen om zijn marine en troepen in het Noorden te moderniseren. Ook Denemarken en Noorwegen beginnen meer in de Arctische regio te patrouilleren. Hoewel de Verenigde Staten alle aandacht op China houden, organiseert het land geregeld militaire oefeningen in de Arctische regio om te tonen dat het ook daar een speler is. Noorwegen zal dan weer in 2015 grootschalige oefeningen houden aan de grens met Rusland. Tegelijk roept Noorwegen de NAVO op om meer aanwezig te zijn in de Arctische regio en zo een antwoord te bieden aan de militarisering door de Russen.

### Arctic Council

De Arctic Council (Arctische Raad) werd opgericht in 1996 als een bestuursorgaan voor samenwerking en coördinatie tussen de landen die aan de Noordpool liggen. De leden van deze raad zijn Canada, Denemarken, Finland, IJsland, Noorwegen, Rusland, Zweden en de VS. In het verleden werkte de Arctic Council als studieorgaan en deed het onderzoek naar klimaatverandering, olie- en gasvoorraden en handelsroutes in dit gebied. In 2011 nam de Arctic Council een bindend verdrag aan, over reddingsoperaties in de Arctische regio. Als een gevestigde organisatie met de nodige ervaring kan de Arctic Council naar de toekomst toe een belangrijke rol spelen in de conflicten tussen de lidstaten.

Naast de permanente leden wonen ook observatoren de vergaderingen bij. Opvallend is, dat een groot aantal van deze observatoren een rol spelen bij de handel tussen Europa en het Verre Oosten. Landen als China, Zuid-Korea, Singapore, Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Duitsland zijn enkele van deze observatoren. De Europese Unie is echter geen observator en moet de toestemming aanvragen om de vergaderingen te mogen bijwonen. Dit is het gevolg van het feit dat de EU de jacht op zehonden verbiedt.



De 3de Canadese Divisie in de oefening 'Arctic Ram', februari 2014 – © Canadian Army Public Affairs / Bern LeBlanc

### **Gevolgen voor België en de EU**

Hoewel België niet rechtstreeks betrokken is bij het politieke en militaire spel om de Noordpool te verdelen, heeft de ontwikkeling van deze regio een belangrijke impact voor ons land en voor de EU. Vooreerst is België zeer sterk afhankelijk van de maritieme handel met Azië. De havens van Zeebrugge en Antwerpen zijn niet enkel voor België belangrijk, maar ook voor de handel binnen West-Europa. Kortere handelsroutes met Azië zullen voor goedkoper transport zorgen. Dit goedkoper transport kan ervoor zorgen dat de prijzen van de vervoerde goederen zakken, wat op termijn een stimulans aan onze economie kan geven.

Als we echter kijken naar de ligging van West-Europa en deze van Azië, is het duidelijk dat onze nieuwe handelsroutes de Noordoostelijke passage zullen volgen en als gevolg hiervan zullen

België en de EU weer dichterbij het Russische kamp worden geduwd, aangezien onderlinge afspraken nodig zullen zijn om de handelsroutes open te houden. Tegelijk zal Rusland de mogelijkheid bezitten om de handel tussen de EU en Azië te belemmeren. Hoewel de Noordoostelijke passage nog niet ontwikkeld is, dienen we ons hiervan bewust te zijn naar de verdere toekomst toe. Als de rederijen zouden kiezen voor handelsroutes doorheen de Arctische regio, laten we onze toekomst voor goedkoper maritiem transport en economische stimulans in de handen van Rusland.

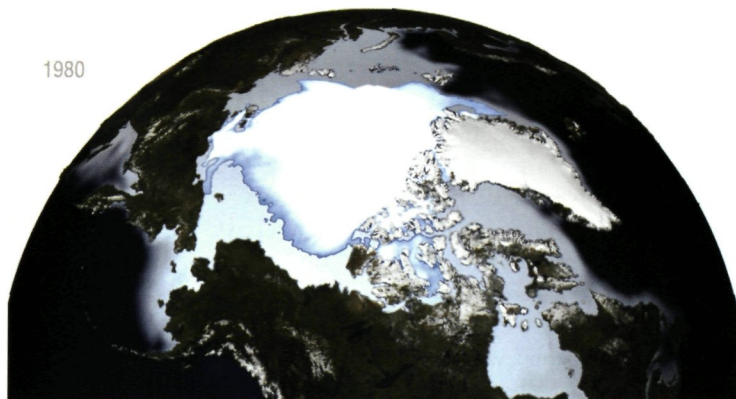
Een tweede gevolg van de opdeling van de Arctische Oceaan zijn de olie- en gasvoorraden die beschikbaar zullen worden. Naarmate de voorraden op land langzaam opgeraken, zullen de nieuwe voorraden aan belang winnen. De Belgische energiemarkt is al voor 25% afhankelijk van Russisch gas.

Op dit moment heeft elk land recht op een exclusieve economische zone van 200 nautische mijlen buiten de kust. Deze indeling laat het grootste gedeelte van de Arctische regio niet opgeëist. Sinds 2001 proberen de verschillende omliggende landen echter hun gedeeltes op te eisen.

Als de rederijen zouden kiezen voor handelsroutes doorheen de Arctische regio, laten we onze toekomst voor goedkoper maritiem transport en economische stimulans in de handen van Rusland.



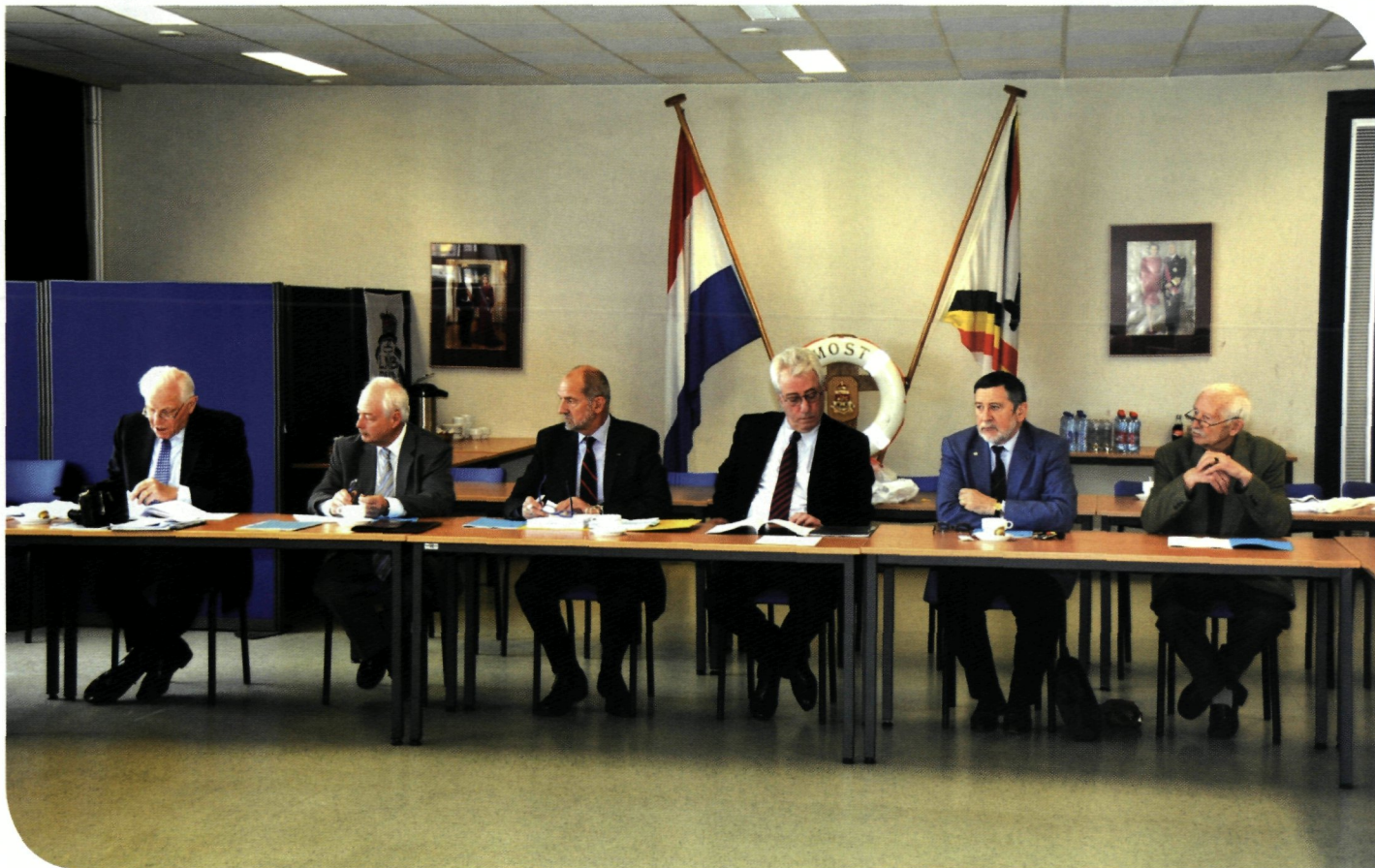
delegaties van de zes wetenschappelijke werkgroepen van de Arctische Raad, tijdens de bijeenkomst van Senior Arctic Officials in Yellowknife, Canada – oktober 2014 – © Arctic Council



NASA-studie uit 2012 over de smeltende ijskap in het Noordpoolgebied gebied  
© NASA

Dit cijfer kan in de toekomst toenemen als blijkt dat de energievoorraden van de Arctische regio de enige van betekenis zullen zijn, hoewel de VS op dit ogenblik is begonnen met grote hoeveelheden Schaliegas uit de ondergrond te pompen. Versterkte transatlantische handelsakkoorden tussen de VS en EU laten toe dat de VS kan optreden als de grote energieleverancier van de EU om te voorkomen dat de EU voor zijn energiemarkten te afhankelijk wordt van Rusland.

*Frederik Van Lokeren*



© Freddy Philips

## La Ligue Maritime Belge à Zeebrugge

**L**e 24 mars dernier, la Ligue Maritime Belge organisait son Assemblée générale annuelle dans les locaux du MOST, le Mine countermeasure vessels Operational Sea Training de la base navale de Zeebrugge, où elle avait été invitée par l'amiral de division Michel Hofman. Le capitaine de vaisseau Vincent Hap se chargea avec beaucoup de convivialité, de l'accueil des participants.

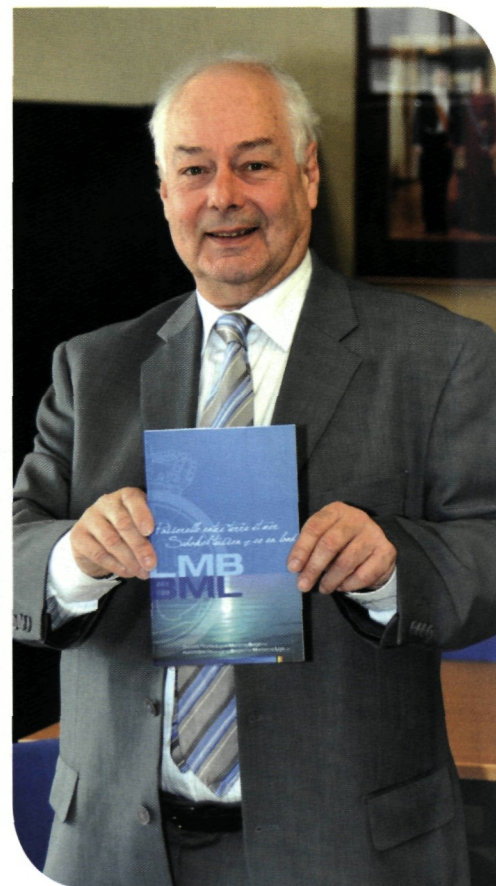
Hormis les points traditionnels de l'ordre du jour, ce fut l'occasion pour le président de la Ligue, le CPV (R-b.d.) Patrick Van Den Bulck, de remercier chaleureusement le Secrétaire général, en la personne du capitaine a.l.c. François De Meulder, qui assurément "a mérité de l'équipage" pour les dix-sept années consacrées avec détermination et professionnalisme à la gestion quotidienne de la Ligue. Son successeur est le capitaine a.l.c. Yves Houard, - Loodswezen dab - qui rejoint ainsi le Comité de direction. Rappelons que le capitaine a.l.c. Glenn Liekens avait lui déjà repris il y a peu, les fonctions de vice-président et de Trésorier.

Le président présenta ensuite, en prime time, la nouvelle plaquette promotionnelle de la Ligue. Un bel et nécessaire outil de communication qui fut accueilli avec enthousiasme par les nombreux membres présents.

Comme il est de tradition, cette réunion fut suivie par une conférence sur le thème des satellites de navigation, présentée par le Dr. Tom Willems de la société Septentrio<sup>(\*)</sup>. Il expliqua comment celle-ci "concevait et fabriquait les récepteurs de système de positionnement par satellites pour les applications professionnelles", ainsi que leur fonctionnement. Une technologie de pointe qui équipe e.a. notre frégate Leopold I. Cet exposé, ponctué de moult détails techniques, fut également suivi avec intérêt par une dizaine de jeunes officiers de la Composante Marine.

*Saint Bernard du Spuikom*

(\*)1: [www.septentrio.com](http://www.septentrio.com)



Le vice-président D. Mormont présente la nouvelle plaquette LMB-BML - © Freddy Philips



© M921 Lobelia



## Les plongeurs démineurs bleus et leurs missions

**L**e groupe de plongeurs démineurs fut créé en 1946 sous la dénomination de 'Port Party', puis de 'Katy Mine Party'. Ce n'est qu'au début des années cinquante que la formation des plongeurs s'effectue en Belgique. Le groupe reçoit alors l'appellation plus connue de NAVCLEARMIN et deviendra finalement une des trois compagnies du SEDEE (Service d'Enlèvement et de Destruction d'Engins Explosifs), le SEDEE Cie Zeebrugge, en 2002.



mission Afghanistan – © SEDEE

A l'origine, le groupe était exclusivement composé de personnel formé par et pour la Marine mais au fil du temps, la Défense a évolué de telle sorte que les différentes composantes se sont regroupées. Le groupe, bien que toujours majoritairement Marine s'est adapté aux nouveaux besoins de la Défense et se compose également de plongeurs provenant des autres composantes.

### Expertise incontournable

Le changement ne s'est pas uniquement opéré au sein du personnel mais aussi dans le type de missions à exécuter. Alors que par le passé, les plongeurs démineurs n'effectuaient que des missions de plongée et déminage en mer, ils se sont adaptés et malgré le fait que leur expertise en milieu maritime reste incontournable, ils effectuent également depuis près de trente ans des missions dans l'intérieur du pays et à l'étranger dans le but de protéger les vies, et les biens aussi bien de la population civile que des militaires de différentes Nations.

Peu de personnes le savent ou s'y intéressent mais nos plongeurs démineurs ont été et sont toujours présents dans tous les théâtres d'opérations où la Belgique est impliquée. Non seulement pour les opérations maritimes comme ATALANTA, le Herald Of Free Enterprise, le Golf ou la Lybie mais également dans des missions exclusivement terrestres en tant que démineurs. Que ce soit au Laos, Cambodge, Kosovo, Liban ou

actuellement en Afghanistan, il y a toujours un ou plusieurs plongeurs démineurs dans l'équipe. Leur expertise et leurs connaissances sont reconnues et respectées dans tous les pays représentés dans l'OTAN.

### Les tâches de nos plongeurs démineurs

Les tâches de nos plongeurs démineurs pour ces missions sont de soutenir nos troupes mais également les militaires d'autres Nations non seulement pour l'enlèvement, la destruction ou la neutralisation de munitions conventionnelles mais également de munitions artisanales, explosifs ou colis piégés. Nos plongeurs démineurs occupent des fonctions directement opérationnelles sur le terrain et en tant que conseillers et experts techniques pour les Etats-majors. La durée de ces missions varie de deux à six mois dépendant de la fonction à remplir. Le nombre de plongeurs démineurs étant très limité, la plupart a déjà participé à minimum deux missions de ce type. Chaque mission représente un gros sacrifice au point de vue familial. En effet, l'opération n'est pas le seul facteur d'éloignement et de stress pour la famille, chaque mission nécessite une préparation de plusieurs mois durant lesquels, le militaire doit régulièrement s'absenter de l'unité et de la maison.

Le métier n'est pas sans risque mais grâce à leur expérience, professionnalisme et des mesures de sécurité très strictes, le taux d'accidents chez plongeurs démineurs reste extrêmement



© SEDEE



opération de déminage dans la baie de Somme (FR) – © M92

réduit. Dans le cadre de la formation, le groupe des plongeurs démineurs forme tous les plongeurs de la Défense ainsi que les plongeurs de la brigade d'intervention spéciale de la Police Fédérale. Ici aussi, les bleus participent, en plus de formations plongeurs, aux missions de formation de déminage en Belgique et à l'étranger au Bénin, Afghanistan...

### Exercices civils

Les plongeurs démineurs sont également invités à différents exercices civils concernant la protection de ports et les interventions à quai et à bord dans le cadre de la lutte anti-terrorisme et sont repris dans certains organismes militaires chargés d'intervenir endéans des délais très brefs en cas de tensions (EUBG) ou nécessité d'évacuer des ressortissants de nationalité belges dans des zones devenues trop dangereuses (NEO). Leur flexibilité et les nombreuses participations aux missions à long terme sont sans aucun doute dues à leur habitude en tant que marins à partir pour de longues périodes.

Petit groupe composé d'une quarantaine de plongeurs-démineurs marine, ces spécialistes sont constamment en mouvement. La formation d'un plongeur démineur est, pour ces raisons, une des plus longues de la Défense. Afin d'être breveté, chaque plongeur démineur





mission Kosovo - © SEDEE

devra suivre un cycle de formation de plus de trois années durant lesquelles il sera formé plongeur, réparateur munitions, pont et démineur.

*Alain Draye*



© SEDEE



mission Kosovo - © SEDEE



© Jorn Urbain



© Jorn Urbain

# Het Maritiem Informatiekruispunt

ONONTBEERLIJKE SCHAKEL VOOR DE MARITIEME BEVEILIGING IN BELGIË

**D**n 2009 verscheen het Koninklijk Besluit (KB) tot de oprichting van het Maritiem Informatiekruispunt (MIK). Tijd om een tussenbalans op te maken.

## De Opstart

Het idee om een MIK op te richten naast een dienst die zich bezighoudt met reddingen op zee (MRCC - Maritime Rescue and Coordination Center) is voortgevloeid uit de aanslagen op de Twin Towers in New York (9/11). In de nasleep daarvan stelden verschillende naties vragen over de beveiliging op zee (Maritieme Security) en terrorisme. Dit resulteerde onder andere in de ontwikkeling van de ISPS-code<sup>(\*)</sup> die de IMO (International Maritime Organisation) in 2005 heeft geïmplementeerd. Dit was in ieder geval een eerste stap. In dit kader werden havens en schepen verplicht om beveiligingsplannen en beveiligingsverantwoordelijken (Ships en Company Security Officers) in plaats te stellen.

Spreekt men over beveiliging op zee, dan wordt automatisch de link gelegd naar rechtshandhaving. Op open zee voeren de verschillende marines controlerende taken uit, meestal in internationaal verband (voorbeeld hiervan is de operatie Atalanta) maar eenmaal binnen de territoriale wateren en exclusieve economische zone, valt men terug op de soevereiniteit van een land en zijn nationale bevoegde diensten. Voor België denkt men in de eerste plaats aan de scheepvaartpolitie en douane (Maritieme Brigade) en ook - hoewel beperkter - de Marine. Naast het arresteren van piraten op open zee mag de Marine visserij-inspecties en vaststellingen i.v.m. mariene milieuverontreinigingen uitvoeren en mag zij bij het vaststellen van inbreuken ook overgaan tot het opmaken van een proces-verbaal. Een logisch gevolg was dan ook, hoewel niet specifiek

in het KB MIK opgenomen, dat personeelsleden van deze drie entiteiten nu op het MIK samenwerken.

## Nieuwe (maritieme) dreigingen

België was daarmee pionier en verschillende landen zijn het MIK in Zeebrugge komen bezoeken, waaronder Nederland, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Canada, de V.S., enz... Al deze landen zijn of hebben ondertussen ook een MIK, niet altijd onder dezelfde naam of samenstelling, maar allen wel nauw betrokken bij 'Maritime Security'. Bij de oprichting was het MIK meer een kruispunt (lees aanspreekpunt) voor de 17 kustwachtpartners voor alle rechtshandavingstaken binnen de gebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid. Maar gaandeweg, gezien de ontwikkelingen in onze zeegebieden en op wereldschaal, werd het MIK meer en meer ingeschakeld voor andere (beveiliging)taken. Sinds haar oprichting passeerde een aantal nieuwe fenomenen de revue, waartoe het MIK een belangrijke bijdrage leverde.

## Enkele bijdragen sinds de oprichting

In 2010 stelde de Europese Unie een verordening in, ten aanzien van de Islamitische Republiek Iran. Deze omvatte beperkingen op de handel in goederen. Praktisch impliceert dit dat uitvoer naar Iran voor een aantal goederen vanuit de E.U. verboden is. Het MIK speelt sindsdien een belangrijke rol bij het opvolgen van schepen met herkomst of gelinkt aan Iran.

In de nasleep van de tsunami-ramp in 2011 (Japan), waarbij een aantal kerncentrales zwaar beschadigd raakte, met een wijdverspreide besmetting tot gevolg, werd onmiddellijk nagedacht over de mogelijkheid dat nucleaire besmette

schepen/containers Europa dan wel België konden aandoen. Het MIK heeft daarop in samenwerking met een aantal kustwachtpartners en het FANC (Federaal Agentschap voor de Nucleaire Controle) dagelijks risicoschepen geïdentificeerd, welke vervolgens door het FANC werden gecontroleerd. Na vier maanden werd het risico als verwaarloosbaar beschouwd en eindigden de controles.

In juli 2012, in volle aandacht van de olympische spelen, werd het containerschip MSC Flaminia (onderweg van Charleston (USA) naar Antwerpen) midden op de Atlantische Oceaan getroffen door een explosie. 22 bemanningsleden werden gered maar drie ervan overleefden de ramp niet. Het schip heeft daarna weken brandend op de Atlantische Oceaan doorgebracht omdat geen enkel Europees land de toestemming gaf om het schip door hun kustwateren te voeren. Na lang onderhandelen tussen de eigenaar en de verschillende landen werd dan toch een akkoord bereikt en kon het schip richting Wilhelmshaven worden gesleept, waar het op 9 september 2012 aankwam. Het MIK heeft deze calamiteit dagelijks opgevolgd en de kustwachtpartners van de nodige informatie voorzien. Bij de passage door de Belgische exclusieve economische zone, volgde het MIK het schip nauwgezet op. Bovendien werd het ANIP NZ<sup>(\*)2</sup> beperkt geactiveerd, met als resultaat dat een 'ready duty ship' van de Marine, met aan boord een Marineofficier als 'on scene commander' de evolutie van nabij opvolgde.

In 2013 werd het project BEMTAR (Belgium Maritime Threat awareness and Reporting) opgericht. Dit project heeft tot doel de Belgische bevlagde koopvaardijsschepen te ondersteunen door hen tijdig van opkomende maritieme dreigingen te verwittigen. Dit project is werd mogelijk gemaakt dankzij een nauwe samenwerking tussen de Belgische scheepseigenaars, het OCAD (Coördinatieorgaan door de dreigingsanalyse), het NCAGS (Naval Cooperation and Guidance for Shipping) en het MIK, en dit naar algemene tevredenheid. Het MIK monitort sindsdien de Belgisch bevlagde



© Jorn Urbain

koopvaardijsschepen wereldwijd en vormt zo een belangrijke schakel in dit proces.

### Informatie maar ook analyse

Het MIK heeft gaande surveillance-systemen in huis gehaald om tegemoet te komen aan deze verschillende ondersteunende (beveiliging)staken. Hierbij wordt ook het begrip MSA<sup>(\*)3</sup> (Maritime Situational Awareness) ingevuld. Intelligente geïntegreerde systemen zijn belangrijk om verdachte bewegingen van schepen nauwgezet te kunnen opvolgen. De nieuwe patrouillevaartuigen P901 Castor en P902 Pollux zullen in dit MSA-proces een belangrijke rol spelen. Hiermee is het MIK een weg ingeslagen waar het (weliswaar beperkte) routineanalyses uitvoert. Momenteel gebeurt het gros nog manueel en heeft dit recent tot een succes geleid, toen een alerte operator aan de basis lag van de inbeslagname van een verdacht transport.

### De toekomst

Automatisatie en integratie zijn daarom onontbeerlijk om het MIK verder uit te bouwen tot een volwaardig 'Maritime Security Center' voor België. Onze buurlanden (o.a. UK en NL) hebben deze stap ondertussen al gezet en staan dus verder. Maar in een gefederaliseerd land waar bevoegdheden verspreid zijn over verschillende gewesten en diensten, gaan dergelijke processen nu

eenmaal trager. Een nieuw initiatief dat door de drie permanente MIK-partners in mei 2014 werd ondertekend, moet een verdere integratie van het MIK bestendigen. Het MIK zal in de toekomst dan ook een nog belangrijkere rol gaan spelen in 's lands maritieme beveiliging.

Ron Joosen

(\*1) ISPS code (International Ship and Port facility Security Code) is een amendement op de SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) waarin de minimumeisen in verband met beveiliging van schepen, havenfaciliteiten en overheidsinstellingen beschreven staan. De code geeft geen specifieke maatregelen die elke haven en elk schip verplicht moet nemen om de beveiliging tegen terrorisme te garanderen. In de plaats daarvan schetst de code 'een gestandaardiseerd, samenhangend kader voor het evalueren van bestaande risico's dat overheden de mogelijkheid geeft om veranderingen in dreigingsniveau af te wegen en te compenseren met veranderingen in kwetsbaarheid van schepen en havenfaciliteiten'.

(\*2) ANIP NZ: Algemeen Nood- en Interventieplan Noordzee: Bij incidenten op zee regelt dit plan de mono- en multidisciplinaire samenwerking van de verschillende hulpverleningsdiensten

(\*3) MSA: monitoring van de scheepvaart op zee is van toenemend belang om een globaal inzicht te bekomen van alle verdachte activiteiten op zee en in onze gebieden.



Maritime Capacity Building – © Daniël Orban / DG-Com



Le F930 Léopold I – © Jorn Urbain

## Le F930 Léopold I en mission en Afrique de l'Ouest



Maritime Capacity Building – © Daniël Orban / DG-Com

**C**omme en 2014, la Composante Marine belge se déploie cette année en Afrique de l'Ouest. Le 17 février, la frégate F930 Léopold I appareilla pour sa mission 'Maritime Capacity Building 2015' (MCB 15) de dix semaines avec au programme des escales au Cap Vert, au Togo, au Bénin et au Ghana.

Après avoir, jusqu'en décembre 2014, participé à l'opération anti-piraterie Atalanta en Océan Indien, la frégate belge F930 Léopold I, forte de l'expérience acquise, se préparait déjà à partir pour sa nouvelle mission.

Succédant au Godetia, le Léopold I apporte un atout supplémentaire. Alors que le nombre d'actes de piraterie diminue au large de la Somalie, grâce notamment à la présence militaire, force est de constater que les activités criminelles sont de plus en plus présentes le long des côtes de l'Afrique de l'Ouest. La présence de la frégate dans cette zone offre, entre autres, une réponse armée à cette détérioration de la sécurité maritime, tout en continuant le programme de coopération, comme tenu l'année dernière par le Godetia.

### Aider les Marines africaines à accroître leur expérience

La mission MCB, à laquelle la frégate participe, a pour but premier d'aider les Marines de quelques pays africains à accroître leur expérience par un entraînement visant à mener à bien la croissance de leur capacité. Au Cap Vert, le navire apportera son aide aux garde-côtes dans la lutte contre le trafic de drogue, qui transite dans l'Océan Atlantique à destination de l'Europe et de l'Afrique de l'Ouest, en coopération avec le MAOC-N (Maritime Analysis and Operation Center - Narcotics). Cette plateforme multinationale, fondée en 2007 à l'initiative de la Commission Européenne, coordonne les opérations anti-narcotiques menées en Atlantique et le long des côtes africaines. Le MAOC-N a été créé au profit de tous les pays de l'Union Européenne. Basé à Lisbonne, au Portugal, son quartier général réunit les représentants de diverses forces civiles et militaires impliquées dans le combat contre le trafic de drogue. Les pays de l'Afrique de l'Ouest sont des partenaires réguliers du MAOC-N qui a, notamment, un bureau au Cap Vert.



Maritime Capacity Building – © Daniël Orban / DG-Com

En tant qu'appui belge à cette initiative, le Léopold I surveillera et signalera tous les bateaux suspects, en se tenant prêt à intervenir si nécessaire. Les échanges d'informations et les actions communes permettent ainsi au MAOC-N d'obtenir de bons résultats. L'équipage du Léopold I conduira des exercices et entraînements communs, avec les garde-côtes du Cap Vert, d'abordages de navires suspects et d'arrestations de criminels.

### Augmenter le pouvoir de dissuasion

La suite de la mission se déroulera dans le Golfe de Guinée. Le Léopold I embarquera des élèves du Bénin, du Gabon, du Congo et du Togo pour des sessions de formations et d'exercices. Les Belges et les Africains échangeront leurs connaissances et expériences en matière de lutte contre la criminalité en mer afin d'améliorer la sécurité maritime locale. Ensemble, ils s'entraîneront à lutter contre la contrebande, la pêche illégale, le vol de produits pétroliers et la piraterie, notamment lors d'un grand exercice multinational: 'Obangame Express'.

Cet exercice, qui se déroule chaque année, depuis 2011, cadre dans le programme de coopération internationale APS (African Partnership Station), à l'initiative des Etats-Unis. Ce dernier offre l'opportunité aux forces navales africaines, européennes et américaines de travailler ensemble, d'améliorer leurs tactiques et leur coopération et d'échanger leurs expertises mutuelles. Le but est de permettre aux nations du Golfe de Guinée d'augmenter leurs capacités et donc leur pouvoir de dissuasion contre la piraterie et contre d'autres menaces maritimes. L'entraînement se concentrera dès lors sur la lutte contre la criminalité maritime en général, et la lutte anti-

piraterie en particulier, en développant des scénarios variés d'abordages, d'aide médicale, de surveillance, de procédures de communications et d'échange d'information tactique.

Enfin, le Léopold I soutiendra également des projets humanitaires ainsi que la diplomatie belge. La frégate transportera du fret humanitaire, au profit de projets citoyens béninois et togolais. Et le commandant du navire aura l'honneur d'inviter à bord des diplomates et des représentants des autorités locales pendant les escales, ainsi que d'organiser des réceptions au profit de ces derniers.

Une mission bien remplie qui illustre une nouvelle fois le 'multi-tasking' permanent des navires de la Composante Marine.

*Jean-Charles du Bus de Warnaffe*



Maritime Capacity Building – © Daniël Orban / DG-Com



het grootste containerschip ter wereld, de 'CSCL Globe', bij het binnenlopen van de Zeebrugse haven – © Dirk Neyts

## 'CSCL Globe', de grootste ter wereld, loopt Zeebrugge vlot aan

**O**p zaterdag 17 januari 2015, in de namiddag, kort na 14.00 uur, liep het grootste containerschip ter wereld, het onder de vlag van Hong Kong varende 'CSCL Globe' de haven van Zeebrugge binnen, om er meteen een nieuw record te vestigen.

De 'CSCL Globe' is net geen 400 meter lang (welgeteld 399,67 meter), 58,60 meter breed en meet een indrukwekkende 187.541 gross ton! Het schip heeft een capaciteit van 19.100 TEU, twintig voet containereenheden. Als men al die containers, deur tegen deur, op één lange rij tegen elkaar op de grond zou zetten, dan heeft men een rij van 115 kilometer!

De 'CSCL Globe' die in december 2014 in de vaart kwam, wordt uitgebaat door de Chinese staatsrederij China Shipping Container Line uit Shanghai. Het schip werd gebouwd op de Zuid-Koreaanse scheepswerf Hyundai Heavy Industries. Diezelfde werf zou dit jaar nog vier identieke zusterschepen aan de genoemde rederij opleveren. Die zal de schepen inschakelen op een containerlijn tussen Noord-Europa en Azië, met de klemtoon op China. Intussen liep het eerste van de vier bijkomende zusterschepen, de 'CSCL Pacific Ocean', begin februari ook al de haven van Zeebrugge aan.

Hypermoderne machines drijven deze schepen aan, waarbij de snelheid en

het brandstofverbruik met behulp van de meest recente software wordt geoptimaliseerd volgens de belading van het schip en volgens de weersomstandigheden op zee. Hierdoor wordt het brandstofverbruik van deze schepen, gerelateerd per containereenheid, tot 20% teruggedrongen in vergelijking met een containerschip met een capaciteit van 10.000 TEU. Goed voor het leefmilieu!

In Zeebrugge meerde de 'CSCL Globe' af aan de terminal van APMT Zeebrugge, aan het Koning Albert II-dok in de westelijke voorhaven. Bij de aanloop in Zeebrugge, werden er op de 'CSCL Globe' zo'n 2.500 containers behandeld, lossen en laden samen. Die operaties verliepen bijzonder



© Dirk Neyts

vlot. Kapitein Sun Feng van de 'CSCL Globe' was ook vol lof over de nautische toegankelijkheid van de haven van Zeebrugge. Het schip verliet zonder problemen de haven op maandag 19 januari 2015, 's morgens om 04.00 uur, twee uur vroeger dan oorspronkelijk gepland.

Het aanlopen van het grootste containerschip illustreert de steeds voortschrijdende schaalvergroting in de containervaart. Vandaag is de 'CSCL Globe' het grootste containerschip ter wereld, maar binnenkort komt de 'MSC Oscar' in de vaart, een nog groter containerschip. En alles ziet er naar uit dat het daar niet mee ophoudt. Er zijn rederijen die al hun intenties hebben bekendgemaakt om schepen van 20.000 TEU in de vaart te brengen, specialisten ter zake achten zelfs schepen van 24.000 TEU voor mogelijk.

Frank Neyts



Joachim Coens, CEO van 'Port of Zeebrugge', verwelkomt Kapitein Sun Feng van de 'CSCL Globe' in Zeebrugge - © Dirk Neyts



*l'état-major du Commander Task Group 522.1 – © Peter Bergen-Henegouwen / NLMARFOR*

# ABNL sur tous les fronts dans le golfe Persique

UNE DELEGATION DE 26 PERSONNES, DONT 11 D'EGUERMIN, S'EST RENDUE DANS LE ROYAUME DU BAHREÏN.

**D**u 20 octobre au 15 novembre 2014, ABNL faisait partie intégrante des 41 nations rassemblées pour l'exercice international de lutte anti-mines IMCMEX 2014 dans le Golfe Arabo-Persique, sous l'égide de la Royal Navy et de l'US Navy. Cet exercice de grande envergure s'est déroulé sur trois vastes zones d'opération tout autour de l'archipel, tandis que l'état-major principal se situait à quai à Bahreïn. Une occasion unique de vérifier sur le terrain la valeur de nos capacités de lutte contre les mines maritimes.

Cet exercice a permis la mise en œuvre simultanée de ce qu'on nomme ici la triade de lutte contre les mines, la 'MCM triad': 'Airborne' (hélicoptères), 'Surface' (chasseurs et dragueurs de mines) et 'Underwater' (véhicules sous-marins et de surface autonomes ou téléguidés). Un tel rassemblement de systèmes d'arme est pour le moins inhabituel et permet d'augmenter considérablement la vitesse d'exécution d'une opération de lutte contre les mines, malgré la mise en œuvre d'une logistique très exigeante.

## Fight as you train, train as you fight'

Cette maxime résume parfaitement l'état d'esprit de chacun durant cet exercice. Apprendre en situation quasi réelle, dans un contexte international est une chance inouïe. Les théories développées sont confrontées à la réalité pour les améliorer. Les nouveaux systèmes d'arme sont testés. Et pour les autres pays, c'est l'occasion unique de voir ces nouveaux outils mis en œuvre. IMCMEX est donc plus qu'un simple exercice, c'est tout en un: un atelier grandeur nature, une école et un think-tank en matière de lutte contre les mines.

## Une délégation remarquée

Avoir l'occasion de s'entraîner, en situation réelle, au sein d'un tel groupe est donc une opportunité à ne pas manquer tant pour les enseignements que l'on peut en tirer que pour les connaissances que l'on peut partager. La délégation d'ABNL qui était disséminée à tous les échelons de décision des divers états-majors a, à cet égard, été appréciée par les autres nations présentes. La qualité du travail fourni et le partage de connaissances réalisés ont été deux facteurs remarquables qui ont contribué au succès de cette édition.

Organisé chaque année depuis 2012, IMCMEX trouve son origine dans le contexte géopolitique et économique. En effet, une menace de mine maritime à cet endroit du globe handicaperait gravement l'approvisionnement des sociétés européennes, asiatiques ou américaines, et nuirait considérablement à





Commander Task Group 56.1 – © Daniel M. Young

l'économie mondiale. Nous avons tous pu en mesurer les conséquences dans les années 90 lors de la guerre du Golfe, quand cette menace était plus que jamais à l'ordre du jour dans cette région.

Un grand nombre d'officiers présents au Bahreïn a été formé à Eggermin (École de Guerre de Mines Belgo-Néerlandaise à Ostende) le cadre de la lutte anti-mines, facilitant ainsi les contacts et la compréhension mutuelle. Un avantage certain qu'il s'agit de maintenir et de renforcer à l'avenir.

Fanny Georges



IMCMEX 2014 / force protection 1 – © Peter Bergen-Henegouwen / NLMARFOR



déploiement du MH-53 et sonar – © Peter Bergen-Henegouwen / NLMARFOR

# Visite inédite au NATO Maritime Interdiction Operational Training Center NMIOTC



le Commodore Ioannis Pavlopoulos – © Freddy Philips

**C**onfronté avec la nécessité accrue d'assurer la sécurité des navires marchands en mer face à de nouveaux enjeux, la Marine grecque a pris l'initiative, il y a quelques années déjà, de créer une entité assurant tous les types de formations dans le domaine des opérations d'Interdiction maritime: le 'Centre d'entraînement opérationnel d'Interdiction maritime de l'OTAN – NMIOTC'.

**Neptunus a eu le privilège de le visiter et d'y interviewer son directeur, le Commodore Ioannis Pavlopoulos.**

Situé sur la belle île grecque de Crète, dans la baie de Souda, ce centre qui est entièrement financé par la Grèce et bénéficie de l'appui logistique de sa marine, fut inauguré en 2008 et devint rapidement des plus opérationnels. A tel enseigne qu'en novembre 2013, ses excellentes prestations furent reconnues par l'OTAN qui lui octroya la 'Quality Assurance Unconditional Accreditation', nous déclarait d'emblée et avec fierté, son directeur.

Et de nous expliquer que la plupart des navires militaires des flottes de l'OTAN et de l'UE qui sont déployés dans des opérations de lutte contre la piraterie dans la Corne de l'Afrique et l'océan Indien, font généralement escale à Souda Bay pour y entraîner leurs équipages de façon spécifique: "Nous avons organisé l'an dernier (2014) 116 'command- and boarding team sessions', une quarantaine de séances de formation sur mesure et accueilli plus de 50 navires. Un agenda assurément fort rempli pour mon Staff, composé de 85 personnes -79 Grecs et 6 membres de l'OTAN - sur un cadre en comptant en principe 128. Mais actuellement 42 postes restent vacants. Des négociations sont cependant en cours avec l'Italie, la Hongrie, la Pologne, la Roumanie, la Grande Bretagne et les Etats-Unis pour y recruter du personnel."

## Bien assimiler les procédures MOI et les mettre en pratique

"Notre Centre", précise-t-il, "s'adresse au pays de l'OTAN, au Partnership For Peace (PFP), Mediterranean Dialogue (MD) et aux pays membres de la Istanbul Cooperation Initiative (ICI). Mais aussi à d'autres nations, individuelles, tout en tenant compte bien sûr, des restrictions de sécurité imposées par le NAC (NATO Advisory Council). Nous essayons de fournir à nos clients les éléments nécessaires pour bien assimiler les procédures MIO et les mettre en pratique. Notre public comprend aussi bien des équipages aptes à opérer comme 'boarding- and command teams', que des Special Forces; des officiers d'E-M. de divers départements des Forces armées, des juristes, des agents de renseignement, etc..."

Tous les 'boarding- and command teams' sont formés selon les procédures et exigences de l'OTAN, à savoir: l'inspection de conteneurs, de cargaisons suspectes, interventions aux moyens de RHIB, de plongeurs ou héliportées, contrôles tactiques, entraînements avec des armes légères, boardings dans divers circonstances, scénarios 'citadelles' et libération d'otages, traitement de détenus, etc. Mais il y a aussi des exercices tactiques navals, la manipulation de différents types d'armes et/ou de destruction massive (ADM), incluant des éléments nucléaires, radiologiques, biologiques et chimiques - NRBC, pour ne citer que ceux-là.

Les installations du centre comprennent e.a. un auditorium, des salles de classe équipées multimédia, ainsi qu'un simulateur tactique. "Avec celui-ci sont formés tant des skippers de bateaux de patrouille que des commandants de plus grandes unités de surface. Les stagiaires y procèdent e.a., à l'évaluation d'images tactiques, à l'application des règles d'engagement (RE) et de diverses formes de communication avec d'autres unités et navires marchands."



Le NMIOTC est le seul centre de formation de l'OTAN offrant une formation de nuit élaborée."



le HS Aris et le HS Alkyon au NMIOTC - © Freddy Philips

#### Le niveau de réalisme

Jouxtant le bâtiment principal, on trouve une zone d'entraînement pratique afin d'exercer les stagiaires aux techniques d'escalade et d'inspection des conteneurs; ainsi qu'une tour de 15 m de haut, pour les familiariser avec des descentes en rappel, de jour comme de nuit, avant d'appliquer ces techniques, live, avec des hélico's SH-70 Seahawk de la Marine grecque. Et le Cdre. Pavlopoulos de préciser que c'est "le seul centre de formation de l'OTAN offrant une formation de nuit élaborée et qu'il dispose en outre, de deux RHIB's capables d'emmener une équipe de boarding de 12 hommes ainsi qu'une authentique baleinière et un skiff soustraits aux pirates de Somalie."

En outre dit-il, pour créer un environnement in situ le plus réaliste possible, le Centre utilise les navires décommissionnés ex- A74 HS Aris et le chasseur de mines M-211 HS Alkyon pour élaborer de nombreux scénarios. "Et, pour augmenter encore le niveau de réalisme, nous avons installé à bord du HS Aris, un système comprenant des pop-up's, des caméras, des effets visuels et sonores simulant les bruits de moteurs du navire, les annonces collectives en langues étrangères, des explosions et éclairs lumineux, de la fumée et des pièges



training zone NMIOTC - © Freddy Philips



le NMIOTC - © Freddy Philips



le HS Aris au NMIOTC – © Freddy Philips



Nous avons organisé l'an dernier (2014) 116 'command and boarding team sessions', une quarantaine de séances de formation sur mesure et accueilli plus de 50 navires."

*divers. Les instructeurs peuvent superviser la formation et synchroniser les effets en fonction du niveau des stagiaires. Au cours de ces différentes sessions de formation, ce sont les Forces Spéciales de la Marine hellénique qui jouent le rôle de pirates et/ou d'agresseurs."*

Le NMIOTC - qui travaille en joint-venture avec le Allied Command Transformation (ACT) et coopère avec l'Organisation Maritime Internationale (IMO), COMAR, Interpol, Europol, les services de la Naval Criminal Investigative (NCIS) américains, la NSA, les procureurs nationaux, l'industrie maritime et de nombreux armateurs arborant divers pavillons - offre également, à la demande, des formations spécifiques "... de type *Advanced Distributed Learning (ADL)* par exemple, c.-à-d. un *préapprentissage interactif via internet*, destiné aux stagiaires sans expérience MIO ou limitée. A la demande, nous envoyons nos équipes de formation mobile - seariders et instructeurs - sur le site choisi par le client. La structure modulaire de nos cours nous donne la souplesse nécessaire

*pour adapter nos sessions de formation au cas par cas, afin de répondre exactement aux besoins MOI spécifiques du pays hôte."*

#### La nécessité du Centre

I. Pavlopoulos conclut en disant que, via son 'Training & Support Dpt.' et en concertation avec ses nombreux partenaires, le NMIOTC organise régulièrement:

- des séminaires à haut niveau sur l'utilisation d'armes à destruction massive (ADM) et des sessions de Joint Capability Technology Demonstration (C3PO)
- teste en permanence de nouveaux concepts dans le cadre de la sécurité maritime qui permettent aux équipes d'intervention de traiter idéalement des sources et/ou cargaisons explosives, irradiantes ou chimiques. Voire encore, de recueillir des données biométriques grâce au Secure Electronic Enrollment Kit (SEEK II).
- Et bien sûr, sur base des lessons learned il élabore des processus pour



une délégation africaine au NMIOTC – © Freddy Philips

analyser les expériences spécifiques acquises et optimiser ainsi l'interaction entre les divers acteurs maritimes concernés.

Pour convaincre de la nécessité, essentielle, d'un tel Training Center, il suffit de comparer la progression du nombre de prestations et de participants en 2014 par rapport à 2013 et à 2009. A savoir:

- 1.797 'trainees' suivirent une formation en 2014; ils furent 1.421 en 2013 et 670 en 2009.
- Au cours des 116 séances d'entraînement organisées en 2014 (74 en 2013 et 30 en 2009), on comptabilisa la participation de 56 unités navales, contre 33 en 2013 et 23 en 2009
- 588 participants participèrent en 2014, à 18 activités diverses, contre 13 events en 2013 qui réunirent 359 candidats.

Lorsque l'on sait que plus de 90 % du commerce extérieur actuel de l'Union Européenne transitent par la mer; que 20 milliards de tonnes de marchandises sont annuellement transportées par des navires marchands - dont 50 % de pétrole, 25 % de charbon et 25 % de diverse- il convient assurément de veiller à l'intégrité des voies de communication maritimes et à contrer la résurgence de la piraterie moderne de par le monde. Le NATO Maritime Interdiction Operational Training Center - NMIOTC y contribue assurément de façon concrète et efficace.

Guy Toremans & Freddy Philips



simulateur NMIOTC – © Freddy Philips

Plus d'infos: [www.nmiotc.gr](http://www.nmiotc.gr)



René Grandjean – © familie Grandjean

## René Grandjean, een marineofficier in hart en nieren

**E**erste sergeant-chef Michelle Grandjean is sinds 2009 tewerkgesteld in het secretariaat van de Belgisch-Nederlandse cateringschool, gevestigd in de marinekazerne van Sint-Kruis. Daarvoor had ze achttien jaar op het secretariaat van de Chef Defensie gewerkt. Op 18 augustus 2010 kende koning Albert II haar de 'waardigheid van Eredeken van de Arbeid' toe. De federale overheid verleent dit ereteken, voor een periode van vijf jaar, aan hen die de 'nodige hoedanigheden bezitten om de tradities, alsmede het moreel en het sociaal aanzien van hun beroep of functie te verpersoonlijken'. Vooraleer Michelle deze fakkel doorgeeft, vestigen we graag nog even de aandacht op het feit dat de familienaam Grandjean in marinekringen met de nodige egards wordt bejegend. Haar vader, René Grandjean, was immers een gerenommeerd officier uit de geschiedenis van onze Marine.

René André Norbert Grandjean wordt geboren op 4 mei 1921 in Sint-Pieters-Jette als zoon van Jean Grandjean en Elisa Tastenhoye. Al op jonge leeftijd blijkt dat hij is voorbestemd voor een maritieme carrière. Op achtjarige leeftijd vertelt hij aan zijn ouders dat hij zou gaan varen. Bovendien staat hij op jeugdfoto's vaak in marine-uniform afgebeeld. Het is dan vanzelfsprekend dat hij zich inschrijft aan de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen, waar hij deel uitmaakt van de 32<sup>ste</sup> promotie.

Als in België op 10 mei 1940 de Tweede Wereldoorlog uitbreekt, bevindt cadet Grandjean zich als leerling-officier aan boord van het schoolschip Mercator, aangemeerd in Rio de Janeiro. Noodgedwongen vaart het schip naar Belgisch Congo. Tussen juni 1940 tot maart 1941 bevindt hij zich nog steeds aan boord van de Mercator, tot hij de kans ziet om zich als vrijwilliger voor de Belgische sectie van de Royal Navy aan te melden. Hij krijgt het stamnummer D/SB/4622. Na zijn aankomst in Groot-Brittannië geniet hij van maart 1941 tot januari 1942 opleidingen in achtereenvolgens: HMS Royal Arthur in Skegness, Royal Naval College in Greenwich, HMS Pembroke in Chatham en HMS Claverhouse in Granton. Ondertussen is hij op 15 september 1941 benoemd tot Acting Sub-Lieutenant RNR (Royal Naval Reserve). Begin 1942 krijgt hij dan ook zijn eerste effectieve functie als 1<sup>ste</sup> luitenant van de mijnenveger HMS Hawthorne, een omgebouwde bewapende trawler. Eind februari 1942 vraagt hij vrijwillig de overplaatsing naar een korvet aan. Hij wil immers actiever gaan deelnemen aan de strijd op zee.

### Actieve rol in de strijd op zee

Vanaf dat ogenblik dient René Grandjean tot december 1944 als navigatieofficier aan boord van het Brits-Belgische korvet HMS Godetia, dat onder het bevel van Lieutenant-Commander RNR Maurice Larose staat. Op 4 mei 1942 bevordert hij



*René Grandjean en mevr. Rosanne Lievens, in de suite van een huwelijksplechtigheid – © familie Grandjean*

tot Temporary Sub Lieutenant RNR. Tijdens de 33 maanden aan boord van de Godetia neemt hij niet alleen deel aan konvooien in de Noordzee en Atlantische Oceaan, maar ook in de Middellandse Zee ter ondersteuning van de campagnes in Noord-Afrika en Italië. Dit weerspiegelt zich in zijn medaillegroep door de toekenning van de The Atlantic Star en de The Italy Star. Naast de konvooienbegeleiding neemt de HMS Godetia deel aan patrouilles met als doel de vijandelijke onderzeeboten op te sporen en onschadelijk te maken. In januari 1943 onderscheidt Grandjean zich bijzonder tijdens een vijandelijke aanval op een konvooi van negen tankers. Nadat acht tankers zijn gezonken, haalt de Godetia 151 overlevenden aan boord en wordt de onderzeeboot als gekelderd beschouwd. Tijdens deze actie geeft René Grandjean voortdurend blijk van dynamisme en koelbloedigheid. Dat hem het Oorlogskruis met palm wordt toegekend, is dan ook geen verrassing. Op 15 maart 1944 promoveert hij tot

Lieutenant RNR. In datzelfde jaar neemt hij op 6 juni 1944 aan boord van HMS Godetia deel aan de landing in Normandië. In december 1944 keert hij dan terug naar het bevrijde België, waar hij in 1945 muteert naar de 118<sup>de</sup> mijnenvegerflottielje onder het bevel van Lieutenant-Commander Petitjean RNR. Hij krijgt het bevel over de Motor Minesweeper MMS 187 en neemt deel aan de mijnenveegoperaties voor de Belgische kust en in de Scheldemonding. Hiervoor zal hij de Britse Naval General Service Medal met clasp 'Minesweeping 1945-51' krijgen. In februari 1946 gaat hij van de Britse Royal Navy over naar het kader van actieve-officieren in de nieuw opgerichte Belgische Zeemacht. Van 1 februari 1946 tot 21 juni 1946 bekleedt hij de functie van dekkofficier aan boord van de pakketboot Prinses Marie-José die dient als kazerneschip van de Belgische Zeemacht. Hierna fungeert hij tot 1951 aan boord van verschillende mijnenvegers als 1<sup>ste</sup> luitenant of als commandant (zie tabel).

René Grandjean is tweede commandant of commandant geweest van de volgende motormijnenvegers:

- MMS 266 van 01/08/1946 tot 16/09/1947
- MMS 182 van 16/09/1947 tot 03/05/1948
- MMS 1020 van 15/07/1949 tot 26/09/1949
- MMS 189 van 26/09/1949 tot 08/12/1950
- MMS 187 van 08/12/1950 tot 22/09/1951



de eretekens van René Grandjean – © Jens Van Herck

### Diverse commandofuncties aan boord en aan wal

Na een korte opleiding bij de Royal Navy, die hij samen met een aantal andere Belgische marine-officieren volgt, neemt de in 1952 tot luitenant-ter-zee 1<sup>ste</sup> klasse benoemde René Grandjean voor drie maanden het bevel over van de motormijnenveger M942, de voormalige MMS 188. Daarna is hij een maand de officier aan boord van de Van Haverbeke en bekleedt hij gedurende een half jaar een aantal functies aan wal. In maart 1953 voert hij het gezag over de Algerine M904 de Brouwer, de voormalige HMS Spanker, net overgenomen van de Royal Navy. René Grandjean heeft dus de eer de eerste commandant van dit schip onder Belgische vlag te zijn. Vervolgens reist hij in oktober 1953 naar de VS om daar de nieuwe kustmijnenveger AMC 922, de toekomstige M922 Malmedy, in ontvangst te nemen en ermee naar België te varen. Bovendien volgt hij tijdens zijn verblijf in de VS aan de Naval School for Mine Warfare in Yorktown nog een 'Mine Countermeasures Course'. In december 1954 keert hij terug naar België. Begin 1955 start hij de opleiding voor hoger officier, waarin hij in april van dat jaar slaagt. In mei van dat jaar wordt hij commandant van de (oude) marinebasis in Zeebrugge en van juni 1956 tot februari 1957

neemt hij het bevel over verschillende eenheden op zich. Zo is hij onder andere commandant van de M903 Dufour en de M905 De Moor. Vanaf februari 1957 dient hij als 2<sup>de</sup> commandant op het troepentransportschip AP957 Kamina, zijn laatste actieve functie binnen de Belgische Zeemacht. Na een gevarieerde carrière gaat hij op 1 september 1959 op basis van anciënniteit met pensioen.

### Eervolle onderscheidingen

Voor zijn loopbaan bij de Royal Navy Section Belge en de Belgische Zeemacht krijgt René Grandjean onderstaande onderscheidingen (van links naar rechts):

- Ridder in de Kroonorde
- Oorlogskruis 1940-1945 met bronzen palm en bronzen leeuw met volgende eervolle vermelding: *'Jeune officier de marine, issue du Corps de Cadets de notre Navire-école et formé à la Royal Navy, qui s'est fait remarquer en maintes occasions par son allant et son mépris total du danger. Demande son transfert à bord d'une grande unité et fût désigné pour la corvette 'Godetia'. Participe pendant 33 mois à la dure et implacable bataille de l'Atlantique Nord dont l'issue victorieuse devait assurer le succès total des armes de nos Alliés. Participe également aux débarquements en Méditerranée, en Afrique du Nord et à l'invasion du Continent par les*

*plages de la Normandie. Se distingue particulièrement lors d'une attaque incessante par sous-marins d'un convoi de navires pétroliers faisant route pour Gibraltar et dont 8 furent coulés. Contribua énergiquement au sauvetage des équipages torpillés et dont 151 survivantes recueillis à bord de la corvette pendant qu'un sous-marin fut considéré comme coulé. Officier de Marine qui se faisait remarquer par son sang-froid dans l'action (Rapport de l'Amirauté)'*

- Nestel van het Oorlogskruis 1940 ter persoonlijke titel (niet afgebeeld)
- Zee-ereten 1940-1945
- Medaille van de Oorlogsvrijwilliger 1940-1945
- Medaille van Oorlogsvrijwilliger-strijder met zilveren baret 1940-1945
- Herinneringsmedaille 1940-45 met twee gekruiste ankers en baretten 'Atlantique Nord' en 'Manche'
- Medaille van de Militaire Strijder van de Oorlog 1940-1945
- The 1939-45 Star (GB)
- The Atlantic Star met clasp 'France & Germany' (GB)
- The Italy Star (GB)
- Naval General Service Medal met clasp "minesweeping 1945-51" (GB)
- Médaille de la France Libérée (FR)/ (niet afgebeeld)





*toespraak door René Grandjean op 25 juni 1953, tijdens de doopplechtigheid van de M904 de Brouwer, in aanwezigheid van de meter, mejuffrouw Monique de Brouwer – © familie Grandjean*

Na zijn militaire carrière gaat René Grandjean op zoek naar een nieuwe uitdaging als vertegenwoordiger bij Electrolux. Deze baan oefent hij uit tot hij ziek wordt en genoodzaakt is om definitief met pensioen te gaan. Hij overlijdt in Jette op 11 oktober 1981 op 60-jarige leeftijd, veel te jong voor een ervaren, geestdriftige en zeer

competente zeeman. Hij diende zijn land in één van de moeilijkste periodes uit de geschiedenis.

*Timothy Beuselinck  
(Studiekring Faleristiek vzw)*

*Met dank aan Michelle Grandjean voor de hulp bij het opstellen van dit artikel.*



*Michelle Grandjean – © Daniël Orban*



© Freddy Philips

## Ex-voto: croyance, superstition ou... fatalité?

**E**n visitant une église ou une chapelle, nous y avons maintes fois découvert, suspendues sous les voûtes, l'une ou l'autre maquette de bateaux, de plus ou moins bonne facture. Ce sont des 'ex-voto' ou offrandes, faites par des marins à la suite d'un vœu ou en remerciement d'une grâce obtenue.

Ils sont nombreux de par le monde et bien sûr, chez nous aussi. Par exemple en l'église des Capucins à Ostende ou dans la chapelle des Missionnaires Oblats de la Vierge Immaculée de La Panne, aussi dénommée Chapelle Notre-Dame de la Mer<sup>(\*)</sup>. Voire encore à Mons, le bateau-reliquaire dédié à Saint-Julien, le patron des bateliers, ou à Bruxelles, en l'église Notre-Dame du Sablon, cette barque qui commémore le transport en 1348, de la statue de Notre Dame à la Branche, enlevée à Anvers par Béatrice Soetkens. Un exploit qui allait par ailleurs implémenter la procession de l'Ommegang.

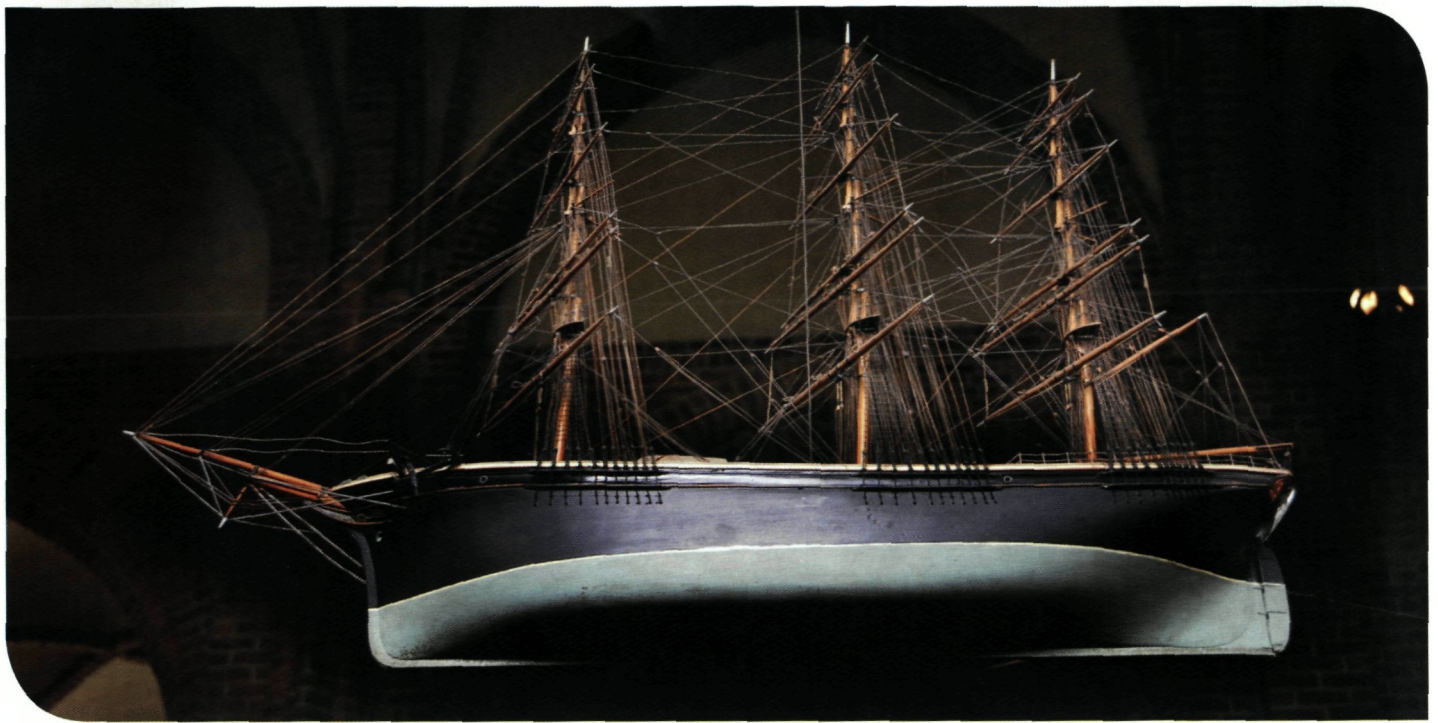
A détour d'une balade suédoise, nous en découvrièmes dans l'église gothique Sankta Maria, sise dans le vieux quartier

d'Helsingborg, dont l'origine remonte au XIV<sup>ème</sup> siècle. L'un de ces 'votive ships' fut offert en 1739, pour une raison ignorée, par le ferryman Cornelius Eriksson Bohle. Mais l'autre éveilla plus particulièrement notre curiosité. Celui-ci, de belle finition, portait le nom de Senator Weber-Helsingborg sur le couronnement.

Ce trois-mâts carré (1.396 t.) fut lancé à Boston (USA) en 1853 et baptisé Wellfleet. Commandé par le capitaine Henry S. Rich de Bucksport (Maine), il navigua d'abord sous le guidon de la 'Enoch Train's Boston-Liverpool Line', avant d'être transféré à la 'Regular Line', pour le transport de coton entre la Nouvelle-Orléans et Boston. En 1856 deux groupes de Mormons émigrèrent à son bord vers les Etats-Unis. La Guerre civile américaine ralentissant fortement le commerce maritime, ce voilier fut vendu en 1863 à la ville de Hambourg qui armait alors sa propre flotte marchande, où il prit le nom de Senator Weber<sup>(\*)</sup>. En 1866, suite à la victoire prussienne sur l'Autriche, Hambourg fut incorporé dans la 'Confédération de l'Allemagne du Nord' (Norddeutscher Bund) et le

Senator Weber fut vendu à la Andrew Gibson and Co de Liverpool (GB). C'est à cette époque qu'un jeune marin anglais de 19 ans, dénommé Edward J. Smith, y embarqua comme apprenti.

En 1885, le voilier fut racheté par Lund, Pettersen and Co de Helsingborg (Suède) qui nomma le capitaine J. W. Wenck comme commandant. Six ans plus tard, à l'ouvert des côtes du pays de Galles, il fit naufrage le 27 mars 1891 au cours d'une violente tempête. Le trois-mâts avait quitté Cardiff (South Wales) le 23 mars, chargé en charbon pour Rio de Janeiro. Peu après son départ, le vent se mit à souffler en tempête, les vagues submergèrent continuellement le navire qui tenta d'étaler pendant trois jours. Au cours de la nuit de mercredi, par 48° N - 8 O, les feux d'une goélette furent aperçus dans la tourmente. Le Senator Weber étant déralingué et devenu ingouvernable, J. W. Wenck décida d'envoyer une embarcation armée de cinq hommes et commandée par le 1er officier Norsledt, pour aller quérir aide et assistance. Après de longues heures d'effort, les six hommes furent recueillis par la goélette Lago. Toutefois,



© Freddy Philips

les conditions de mer ne permirent pas au Lago d'apporter une aide quelconque. Toutefois il resta malgré tout sur zone tout en échangeant régulièrement des signaux lumineux; mais à l'aube plus aucun signe de vie ne fut relevé du Senator Weber. De même, les recherches engagées dans la journée ne donnèrent aucun résultat; celui-ci avait fait son trou dans la salée, avec 14 membres d'équipage, dont le commandant. Seuls donc, le 1<sup>er</sup> officier Edward Norsledt ainsi que les matelots Yohansson, Palmen, Berg, Knuiisson et Hoel qui armaient la chaloupe de sauvetage, rescapèrent au naufrage. Nul doute que parmi eux figure le donateur de l'ex-voto de l'église Sankta Maria de Helsingborg, en témoignage de sa sauvegarde.

Quant à ce jeune apprenti dénommé Edward J. Smith (°1850 -1912) qui, en 1869 avait mis son sac à bord du Senator Weber pour un temps, il fut engagé dix-sept ans plus tard, par la 'White Star Line' où il débuta comme quatrième officier à bord du Celtic. Au service de cette célèbre compagnie, il commanda tour à tour de nombreux navires qui eurent pour noms Britannic, Republic, Celtic, Coptic, Adriatic, avant de prendre en mars 1912, pour son voyage inaugural entre Southampton, Le Havre et New York, le commandement du prestigieux Titanic...

Sic transit gloria mundi!

*Saint Bernard du Spuikom*

(\*1) Voir e.a. le web-site: <http://www.ex-voto-marins.net>

(\*2) Du nom de Hermann Anthony Cornelius Weber (°1822-1886), qui fut sénateur et bourgmestre de Hambourg en 1879, 1882 et 1885.



© Freddy Philips



(de g. à dr.) Amiral M. Hofman, Fr. Bertels, G. Jacobs; B. De Bruycker et C-E. Schelfhout

## Les Aspirants- Peintres de Marine confirment leurs talents

**C**haque année, à l'initiative de Bob De Bruycker, président de l'a.s.b.l. Peintres de Marine Belges, un jury d'experts est constitué pour apprécier des œuvres proposées par des candidats au prestigieux titre de 'Peintre de Marine'.

Au cours de la réunion du 4 février dernier au Brussels Royal Yacht Club, il convenait d'évaluer les œuvres inédites de trois 'aspirants' déjà en course depuis deux ou trois ans. Et ce, en fonction de critères essentiels tels que qualités académiques de haut niveau et connaissances du milieu maritime.

Rappelons qu'à l'instar de l'institution homonymique française, dont l'origine remonte au XVIII<sup>ème</sup> siècle, le but de cette association est de réunir des peintres dont les œuvres s'inspirent largement des richesses qu'offrent la mer et ses états d'âme. Elle fut fondée en 1991 à l'initiative de Georges Remi Jr. et d'un petit groupe de peintres désireux de renouer avec les origines de la renommée Société Belge des Peintres de la Mer, créée par le Commandant Louis Royon, Maurice Pauwaert et H. De Vos en 1930 et dissoute en 1989.



(de g. à dr.) Fr. Van Ré; R. Moortgat; Fr. Bertels, C-E. Schelfhout; B. De Bruycker; G. Jacobs; Amiral M. Hofman, président du jury; Y. Good et J. Luyens, peintres de marine

A l'issue des délibérations, compte tenu de la qualité artistique et technique de ses toiles, François Bertels (3<sup>ème</sup> année) se vit conférer le titre de 'Peintre de Marine Belge'. Quant à Greet Jacobs et Charles-Emmanuel Schelfhout (2<sup>ème</sup> année), le jury les confirma comme 'aspirants', ultime étape avant la consécration. Relevons avec pudeur que C-E. Schelfhout, devenu malvoyant au fil des ans, parvient à réaliser des œuvres picturales de haut-bord, certes assisté d'une vidéo-loupe, mais surtout grâce à son incontestable talent et d'épuisantes heures de concentration. Et de nous confier que par ce mode d'expression, il avait trouvé le moyen de raviver sa passion pour la mer, redécouvert les quais, le vent, les mouettes et les marins. *"Je refais à présent route au quotidien, cap sur la vie!"* Emotion et message d'optimisme depuis le Quai des brumes!

Bienvenue donc à ces nouveaux artistes qui prouvent par leur talent, n'être pas des « marinistes » ... comme disait l'ami Georges R. !

*Saint Bernard du Spuikom*

Plus d'info's: [www.belgamarine-painters.com](http://www.belgamarine-painters.com)

## Met pensioen / à la retraite:

Recent zijn de hierna vermelde medewerkers van de Marine met pensioen gegaan. De redactie van Neptunus wenst hen alvast veel succes toe in deze nieuwe levensfase.

Récemment, le personnel de la Marine repris ci-dessous est partie à la retraite. La rédaction de Neptunus leur souhaite beaucoup de succès dans cette nouvelle étape.

01/01/2015	1OM De Souter Walter	N09554
01/01/2015	OMC Pede Ronny	N08790
01/01/2015	CPC Huyghe Patrick	O23813
01/01/2015	1LZ Muller Ulrik	O28284
01/01/2015	FKP Van Eyken Michael	O26556
01/01/2015	1MC Willaert Nicky	N11380
01/01/2015	1MC De Ryck Edouard	N10150
01/01/2015	OMC Heugeu Patrick	N09235
01/01/2015	OMC Vanleke Marco	N09041
01/01/2015	1OM Vermeir William	N09942
01/01/2015	1OM Mechele Redgy	N09664
01/01/2015	1OM Salvioli Marc	N09648
01/01/2015	MTC Anseeuw Henri	N09178
01/01/2015	MTC Callebout Etienne	N09252
01/01/2015	MTC Leclercq Henri	N09542
01/01/2015	1KC Meersch Bart	N11064
01/01/2015	1MC Otte Brigitte	N90423
01/01/2015	1KC Dallemagne Alain	N09860
01/01/2015	1KC Declercq Dirk	N10071
01/01/2015	1KC Courard Roger	N09741
01/01/2015	1KC Deprez Eddy	N09121
01/01/2015	1KC Maesen Patrick	N08986
01/01/2015	1KC Somers Erwin	N09179
01/01/2015	1KC Plumier Dominique	N90218
01/01/2015	1CC Van Moorlegem Eric	R21993
01/01/2015	CLC Baetens Armand	R27181
01/02/2015	KMC Vanhaelemeersch Piet	9223201
01/04/2015	1LZ Defer Nicolas	9990016
01/04/2015	1MC Degriek Frans	N08588
01/04/2015	MTC Bouckaert Johan	N08938
01/04/2015	1KC Tastenoy John	N09008
01/04/2015	1MC Corveleijn Guy	N09021
01/04/2015	1OM Maes Rudy	N09032
01/04/2015	1KC Vanhecke Stefan	N09040
01/04/2015	1MC Flammang Thierry	N09262
01/04/2015	1MC Meyers Peter	N09288
01/04/2015	1OM Goossens Jean	N09289
01/04/2015	MTC Warnimont Claude	N09325
01/04/2015	1MC Piret Willy	N09349
01/04/2015	1KC Van Hove Johan	N09357
01/04/2015	1MC Van Nieuwenhuysen Raymond	N09395
01/04/2015	MPC Santana-Petit Juan	N09603
01/04/2015	MPC Bignerion Serge	N09605
01/04/2015	1MC Bouzin Pascal	N09788
01/04/2015	1KC Van Eenoghe Heinz	N09809
01/04/2015	MTC Demuyne Geert	N10252
01/04/2015	1KC Vandervorst Patrick	N10412
01/04/2015	1MC Debouvry Luc	N11135
01/04/2015	1KC Van den Heuvel Marie	N90236
01/04/2015	1MC Engelbos Viviane	N90250

01/04/2015	1MC De Raedemaeker Katharina	N90299
01/04/2015	1KC Deros Rita	N90393
01/04/2015	1LZ Leenknecht Geert	O44579
01/04/2015	1CC Depuydt Michel	R29474
01/04/2015	1CC Vandenheede Nadine	R91223

## Reservisten met definitief verlof Militaires de reserve en congé définitif

01/01/2015	CPV (R) Huget Patrick	O96814
01/01/2015	CPV (R) Theunissen Michel	O25449
01/01/2015	CPF (R) De Coninck Yves	O26042
01/01/2015	FKP (R) Surmont Joris	O28285
01/01/2015	MPC (R) Cambien Luc	7456489
01/01/2015	MPC (R) Georges Dominique	7538368
01/01/2015	OMC (R) Steenbeke Didier	N09351
01/01/2015	MTC (R) Aubinet Gérard	N08290

## Overlijdens / décès:

Met droefheid melden we u volgende overlijdens:

C'est avec tristesse que nous vous annonçons les décès suivants:

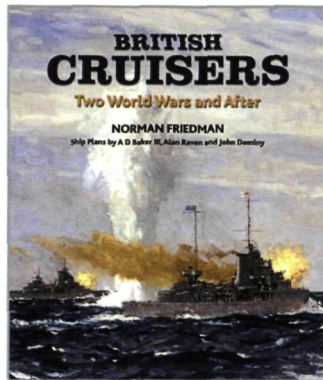
1CC Moonen Jacques	(°) 06/01/1965	(+) 13/01/2015
1OM (b.d.) Depierreux Jacques	(°) 12/03/1951	(+) 18/12/2014
1OM (b.d.) Piret Georges	(°) 28/02/1940	(+) 22/12/2014
1OM (b.d.) Billiouw André	(°) 29/05/1932	(+) 24/12/2014
Breem Edouard - (oudstrijder RNSB 1940-45)		(+) 12/01/2015
OMC (b.d.) Legein Ronny	(°) 15/07/1953	(+) 17/01/2015
1MC (b.d.) De Clerck André	(°) 31/03/1935	(+) 22/01/2015
1LZ (b.d.) Waterschoot Antoon	(°) 24/02/19123	(+) 12/02/2015
Operaalmoezenier (b.d.) Laureys Alfons	(°) 10/06/1940	(+) 24/02/2015
1MC (b.d.) Van de Velde Oswald	(°) 27/03/1937	(+) 25/02/2015
1LZ (b.d.) Deboeck René	(°) 29/11/1934	(+) 21/03/2015
Aalmoezenier (b.d.) Serruys Jean	(°) 23/03/1953	(+) 04/03/2015



# Boeken

## British Cruisers

- ISBN: 978-1848320789
- auteur: Norman Friedman
- uitgever: Pen & Sword Books Ltd.  
47 Church Street  
Barnsley S70 2 AS  
South Yorkshire, UK  
www.pen-and-sword.co.uk  
enquiries@pen-and-sword.co.uk
- uitvoering: hardback met full color omslagflap, binnenin talrijke zwart/wit-foto's en illustraties
- pagina's: 432
- afmetingen: 295 x 255 x 30 mm.
- kostprijs: £ 36.00 (+ verzendingskosten)



Dit boek heeft als subtitel 'Two World Wars And After', wat impliceert dat alle kruisers van de Royal Navy vanaf 1910 zijn opgenomen. Het verhaal begint met de vijf Bristols die in 1910 in dienst traden maar door de gevolgen van de eerste wereldoorlog reeds tussen 1921 en 1927 uit dienst gingen. Het waren lichte kruisers van 5300 T, 138 meter lang en bewapend met twee stuks geschut van 152 mm. En tien van 102 mm.

Dan volgen in een tiental hoofdstukken chronologisch alle kruisers, met een volledige beschrijving en alle mogelijke gegevens. Inbegrepen zijn de Tigerklasse die verschillende malen zeer ingrijpend werden verbouwd wegens de evolutie van de gevechtsondigheden op zee, gedurende de tweede wereldoorlog.

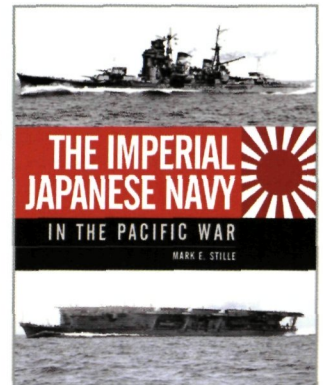
Gezien hun belang en lange staat van dienst, hebben de drie Invincible's recht op een apart hoofdstuk. In afwachting van de nieuwe reusachtige vliegdekschepen van de Queen Elisabethklasse blijft nog één schip in de vaart. Ook afzonderlijk behandelt dit boek de zeven snelle mijnenleggers zoals o.a. HMS Manxman.

'British Cruisers' is ook een aangenaam kijkboek geworden. Talloze zwart-witfoto's, dekplannen en tekeningen verlichten deze studie. Binnenin het boek staan dus geen kleurenfoto's, maar dat is niet storend. Zeer nuttig zijn ook de verklarende woordenlijst met de vele afkortingen en de bibliografische aantekeningen. Het boek is een compleet en lijk werk geworden. Voor wie interesse heeft in de geschiedenis van de Royal Navy is het een ware must. Lees- en kijkplezier gegarandeerd!

Louis Van Cant

## The Imperial Japanese Navy In The Pacific War

- ISBN: 9781472801463
- auteur: Mark E. Stille
- uitgever: Osprey Publishing  
Kemp House – Chawley Park  
Cumnor Hill  
Oxford OX2 9PH, UK  
www.ospreypublishing.com  
info@ospreypublishing.com
- uitvoering: hardback met full color omslagflap
- pagina's: 392
- afmetingen: 250 x 200 x 40 mm.
- kostprijs: £ 30.00  
(+ verzendingskosten)



Dit lijk boek over de Keizerlijke Japanse Marine in de tweede wereldoorlog kunnen we gerust omschrijven als dé encyclopedie van de toenmalige Japanse Marine en van een boeiend hoofdstuk uit de oorlog op zee. Deel 1 van deze studie ontleedt de strategie en doctrines van Japan in de 'Pacific War' en legt ze haarscherp uit. De gedetailleerde gegevens van de oorlogsschepen zijn als volgt opgesplitst:

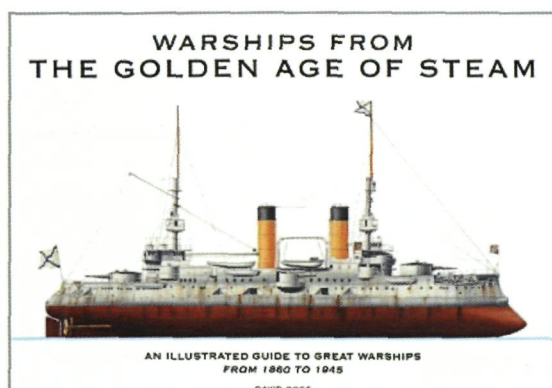
- vliegdekschepen die de overmacht moesten verzekeren
- slagschepen, waaronder de grootste en sterkste ter wereld
- zware kruisers (zelfde opmerking)
- destroyers, zeer snel en met degelijke bewapening
- duikboten

Het boek is schitterend en uitzonderlijk geïllustreerd. Er zijn tal van zwart-wit en kleurenfoto's, landkaarten (in kleur) van de belangrijkste zeeslagen, dubbelbladige dwarsdoorsneden (in kleur) van o.a. een vliegdekschip, een zware kruiser, een destroyer, enz... 'The Imperial Japanese Navy In The Pacific War' is dus ook een zeer fraai kijkboek, met een enorme schat aan informatie over al deze oorlogsschepen en de confrontaties tussen de Japanse en Amerikaanse marines.

In het laatste hoofdstuk analyseert de auteur het hele gebeuren en maakt hij een conclusie. Hij is een gepensioneerd 'US Navy Commander', een professional dus, die weet waarover hij schrijft. Om de lezer op het juiste spoor te zetten, bevat het boek een zeer gedetailleerde index van 11 pagina's en een bibliografie van twee bladzijden. Omwille van het gigantisch aantal schepen is dit noodzakelijk. Dit boek is een degelijk en kwalitatief werk dat we u ten zeerste durven aanbevelen.

Louis Van Cant

## Warships From The Golden Age Of Steam



- ISBN: 9781782741534
- auteur: David Ross
- uitgever: Casemate UK / Amber Book  
10 Hythe Bridge Street - Oxford OX1 2EW, UK  
[www.casematepublishing.co.uk](http://www.casematepublishing.co.uk)  
[casemate-uk@casematepublishing.co.uk](mailto:casemate-uk@casematepublishing.co.uk)
- uitvoering: hardback met full color omslagflap
- pagina's: 224 - afmetingen: 230 x 300 x 25 mm.
- kostprijs: £ 19.99 (+ verzendingskosten)

Het gouden tijdperk van het 'steam warship' gaat van halfweg de jaren 1860 tot ongeveer 1945. Een periode van tachtig jaar dus. Na een rijkelijk geïllustreerde en verhelderende introductie is dit boek chronologisch in zes hoofdstukken verdeeld. De eerste periode

gaat van 1864 tot en met 1886, het laatste deel behandelt de periode 1939 tot 1944.

Het eerste schip is de Amerikaanse monitor USS Monadnock uit 1864. Het was in dienst tot zijn afbraak in 1875. Het laatste afgebeelde schip is de USS Guam, een Amerikaanse kruiser die omwille van zijn afmetingen en waterverplaatsing vaak wordt aangeduid als slagkruiser. Het schip was 246,5 m. lang, 27,8 m. breed en had een diepgang van 9,7 m. De waterverplaatsing bedroeg 34.000 ton, het had negen stuks geschut van 305 mm., twaalf keer 127 mm., 56 keer 40 mm. en ten slotte 34 keer 20 mm. Het was in dienst van de US Navy van juni 1944 tot 1961. De maximumsnelheid bedroeg 61 km/u en het schip telde 1.500 bemanningsleden.

Bij de honderd beschreven oorlogsbodems zijn er toch wel een flink aantal bekende of beroemde schepen. Zeker vanaf de eerste wereldoorlog verschijnen namen die de meesten onder u bekend in de oren zullen klinken. De Zeeslagen van Coronel en de Falklands komen aan bod, alsook de indrukwekkende ontmoeting bij Jutland. Dit geldt ook voor de dramatische zeegevechten van de tweede wereldoorlog: Graf Spee in 1939 en vele andere drama's, zoals Pearl Harbor en Midway, om er maar enkele te noemen.

Het boek is een stevig werk geworden. Het is geïllustreerd met een honderdtal tekeningen in kleur. De uitvoering is heel flatterend, maar ook inhoudelijk zit het goed. Voor wie het nuttige aan het aangename wil koppelen...

*Louis Van Cant*

# boetiek Neptunus



# boutique Neptunus

Marinebasis / Base Navale - Graaf Jansdijk, 1 - 8380 Zeebrugge

Naast de klassieke Marine-souvenirs heeft de boetiek nu verschillende nieuwe gadgets in voorraad: mokken, sleutelhangers, popjes, paraplu's, heupflesjes, koelkast-magneten, enz...

De verkoop is ten voordele van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine vzw



Outre les souvenirs de Marine classiques, la boutique a maintenant plusieurs nouveaux gadgets en stock: des tasses, des porte-clés, des parapluies, des flacons de hanche, des aimants de réfrigérateur, etc ..

Le bénéfice de la vente est pour l'Association d'Entraide de la Marine asbl

info: +32(0)50-55.87.39 (werkdagen/journées de travail) - +32(0)50-55.87.38 (dinsdag & donderdag/mardi & jeudi)

e-mail/courriel: [hulpbetoon.marine@mil.be](mailto:hulpbetoon.marine@mil.be) of/ou [rik.copman@mil.be](mailto:rik.copman@mil.be)

open op dinsdag en donderdag/ouvert le mardi et le jeudi



fregatkapitein Bruno D'Haene, commandant Navlog, en de heer Benny Blondé, verantwoordelijke Clemaco / le capitaine de frégate Bruno D'Haene, le commandant de Navlog, et monsieur Benny Blondé, le responsable de Clemaco - © Jorn Urbain

## Le Corps logistique fête ses dix ans

Le 4 décembre dernier Navlog (Naval Logistics & Maintenance) a fêté son dixième anniversaire à la base navale de Zeebrugge. Le corps Navlog a en effet été installé en septembre 2004, dans le cadre de la réorganisation fonctionnelle du commandement de la Marine. Après la dissolution du groupement logistique Comlognav en 1999, il restait trois directions, à savoir 'avitaillement et charroi', 'électronique et systèmes d'armement' et 'coque, propulsion et électricité'. La création du corps Navlog revient concrètement à une fusion de ces trois directions sous un commandement central.

Le commandant du corps, le capitaine de frégate Bruno D'Haene, choisit le jour de la Ste Barbe (le 4 décembre et trois jours après la St Eloi) comme jour de commémoration. Ces deux patrons veillent pour ainsi dire sur les membres du personnel du 'groupement logistique' de la Marine. Ce dixième anniversaire fut un moment de remerciement à tous les collaborateurs actuels de Navlog. Le commandant profita également de l'occasion pour installer le quartier-maître-chef Luc Vandaele comme nouveau quartier-maître de corps; ce

quartier-maître est le représentant direct auprès du commandement de tous les volontaires du corps.

## L'équipage du Pgo2 Pollux se prépare

Au chantier Socarenam à Boulogne-sur-Mer les travaux d'achèvement du nouveau patrouilleur Pgo2 Pollux touchent à leur fin. Selon le lieutenant de vaisseau Joris Van den Broeck, qui surveille les travaux sur place, tout se déroule comme prévu. Avec l'installation de l'électronique sur le pont, des systèmes d'armement et du mobilier, Socarenam termine en effet

la construction du navire. Au moment où vous lirez cette édition de Neptunus, les 'harbour acceptance tests' et les 'sea acceptance tests' devraient être en cours.

Entretiens l'équipage du Pollux ne resta pas inoccupé. C'est ainsi qu'ils suivirent des cours auprès de divers fournisseurs afin de se familiariser avec les diverses installations (p.ex. les moteurs principaux chez MTU, les générateurs chez Eneria et les systèmes sewaco chez Thales-Imtech). L'équipage a également pu s'entraîner avec le 'Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)' à la VDAB à Zeebrugge. Les futurs membres d'équipage se sont déjà embarqués sur le navire jumeau, le Pgo1 Castor, afin de se rendre compte comment tout fonctionnera en réalité à bord du nouveau 'ready duty ship'. Une grande partie de l'équipage du Pollux est d'ailleurs déjà familiarisée avec ce type de navire RDS étant donné leur expérience acquise à bord du Ag63 Stern, qui a été décommissionné fin 2014. C'est d'ailleurs le dernier commandant du Stern, le lieutenant de vaisseau de 1ère classe Richard Balyu, qui deviendra le premier commandant du Pollux.

Le navire serait livré durant la seconde moitié d'avril et il ferait ensuite son premier déplacement vers la base de Zeebrugge. Le baptême, auquel assisterait le couple royal, est prévu pour le 6 mai 2015.




de Pgo2 Pollux op de scheepswerf Socarenam : le Pgo2 Pollux au chantier naval Socarenam © Jorn Urbain





## Logistiek korps Navlog bestaat tien jaar

Op 4 december 2014 heeft Navlog (Naval Logistics & Maintenance) in de marinebasis van Zeebrugge de tiende verjaardag van het korps gevierd. Het korps Navlog is immers sinds 10 september 2004 officieel geïnstalleerd, in uitvoering van de functionele reorganisatie van het operationeel commando van de Marine. Nadat de logistieke groepering Comlognav in 1999 was ontbonden, waren er drie logistieke directies: 'bevoorrading en gerij', 'elektronica en wapensystemen' en 'romp, voortstuwing en elektriciteit'. Het oprichten van het korps Navlog betekende concreet het samenvoegen van deze drie directies onder één centraal commando.

De korpscommandant, fregatkapitein Bruno D'Haene, koos de naamdag van Sint-Barbara (4 december en dus drie dagen na het naamfeest van Sint-Elooi) als herdenkingsdag. Beide patroonheiligen beschermen als het ware de personeelsleden van de 'logistieke groepering' van de Marine. Deze tiende verjaardag was een dankmoment naar alle huidige medewerkers van Navlog toe. De commandant maakte van de gelegenheid ook gebruik om kwartiermeester-chef Luc Vandaele als nieuwe korpskwartiermeester in functie te stellen. De korpskwartiermeester is bij het commando de rechtstreekse vertegenwoordiger van alle beroeps- vrijwilligers van het korps.



*In de ateliers van Navlog werken militairen en burgers samen. / Des militaires et des civils travaillent ensemble dans les ateliers de Navlog. - © Jorn Urbain*

## Bemanning P902 Pollux stoomt zich klaar

Op de scheepswerf Socarenam in het Franse Boulogne-sur-Mer bevinden de werkzaamheden voor de bouw van het nieuwe patrouilleschip P902 Pollux zich in de laatste rechte lijn naar de eindmeet. Volgens luitenant-ter-zee Joris Van den broeck, die er voor de Belgische Marine de werken opvolgt, verloopt alles volgens schema. Met het installeren van de elektronica op de brug, de wapensystemen en het meubilair voltooit Socarenam de bouw van het schip. Tegen de tijd dat u deze Neptunus leest, zouden de 'harbour acceptance tests' en de 'sea acceptance tests' volop aan de gang moeten zijn.

Ondertussen zat ook de eerste bemanning van de Pollux niet stil. Zo volgde ze onder meer cursussen bij diverse toeleveringsbedrijven om zich de diverse installaties eigen te maken (b.v. de hoofdmotoren bij MTU, de generatoren bij Eneria en de sewaco-systemen bij Thales-Imtech). Op de simulatoren van de VDAB in Zeebrugge kon de bemanning trainen met het 'Electronic Chart Display and Information System' (EDCIS). Toekomstige bemanningsleden van de Pollux zijn ook al frequent ingescheept op het zusterschip, de P901 Castor, om 'in real life' te ervaren hoe de werking aan boord van het nieuwe 'ready duty ship' verloopt. Een groot deel van de bemanning van de Pollux is echter vertrouwd met het RDS-takenpakket, gezien het kan putten uit ervaring op de Ag63 Stern, welke eind 2014 uit de vaart ging. Het is trouwens de laatste commandant van de Stern, luitenant-ter-zee eerste klasse Richard Balyu, die straks de eerste commandant van de P902 Pollux wordt.

In de tweede helft van april 2015 zou de scheepswerf de Pollux opleveren en zou het schip zijn eerste trip naar de marinebasis van Zeebrugge maken. De doopplechtigheid is gepland op 6 mei 2015. Daarbij zou ons vorstenpaar aanwezig zijn.



*de P902 Pollux op de scheepswerf Socarenam : le P902 Pollux au chantier naval Socarenam*  
© Jorn Urbain



## Contrôle plus sévère de la pollution de la mer

La Marine et le Service Fédéral de la Santé Publique vont collaborer plus intensément dans le domaine du contrôle de la pollution de la mer. A cet effet l'amiral de division Hofman, commandant de la Composante Marine, et monsieur Roland Moreau, directeur-général de l'Environnement, ont signé en date du 23 décembre 2014 un protocole de coopération. En pratique cela revient à ce que les nouveaux patrouilleurs de la Marine (le P901 Castor et le P902 Pollux) seront utilisés en commun pour la surveillance antipollution et le contrôle en mer. L'objectif est une cinquantaine de journées de patrouille ou embarquements de fonctionnaires-surveillants par an. En plus ils optimaliseront la récolte et l'échange d'informations, organiseront des formations communes et arrêteront une stratégie commune.



de heer Roland Moreau (DG-Leefmilieu) en divisieadmiraal Michel Hofman, commandant van de Marinecomponent / monsieur Roland Moreau (DG Environnement) et l'amiral de division Michel Hofman, Commandant de la Composante Marine – © Jorn Urbain

## Le M921 Lobelia au SNMCMG1

Le chasseur de mines M921 Lobelia a quitté le mardi 20 janvier son port d'attache de Zeebrugge pour rejoindre le SNMCMG1, l'escadre de chasse aux

mines de l'OTAN. Le Standing Nato Mine Counter Measures Group est un des organes de chasse aux mines des mieux entraînés et des plus spécialisés au monde. Font partie du SNMCMG1 en dehors du Lobelia: le navire de commandement FGS Donau (Allemagne) et les chasseurs de mines HMS Pembroke (Royaume-Uni) et FGS Auerbach (Allemagne). Pendant cette période l'escadre participera entre autres aux opérations Beneficial Cooperation, Joint Warrior et Open Spirit. Elle fera escale à Copenhague (DK), Kiel (DE), Amsterdam, Cherbourg (FR), Faslane (GB), Göteborg (SE) et Tallinn (EE). SNMCMG1 est sous le commandement du néerlandais Peter Bergen Henegouwen. Le Lobelia fera partie de l'escadre jusqu'à fin mai. Il sera de retour à Zeebrugge le 8 juin. Entretemps il est prévu, le 25 avril à la base navale de Zeebrugge, une journée familiale pour les familles et les amis des membres de l'équipage.



vertrek van de M921 Lobelia voor SNMCMG1 / départ du M921 Lobelia pour SNMCMG1 – © Hubert Rubbens



*korvetkapitein Kristof Van Belleghem, Commandant Afdeling Operaties Zeebrugge en de heer Roland Moreau (DG-Leefmilieu) / le capitaine de corvette Kristof Van Belleghem, Commandant 'Afdeling Operaties Zeebrugge' et monsieur Roland Moreau (DG Environnement) – © Jorn Urbain*

## Strengere controle op verontreiniging in zee

De Marine en de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid gaan intenser samenwerken om het toezicht op verontreiniging in zee te versterken. Daartoe ondertekenden divisieadmiraal Hofman, Commandant van de Marinecomponent, en de heer Roland Moreau, Directeur-Generaal Leefmilieu, op 23 december 2014 een samenwerkingsprotocol. In de praktijk betekent dit dat ze de nieuwe patrouilleschepen van de Marine (P901 Castor en P902 Pollux) gezamenlijk zullen gebruiken voor milieuhandhaving en toezicht op zee. Ze streven naar vijftig patrouilledagen of inschepingen van milieubeambten per jaar. Daarnaast zullen ze het verzamelen en uitwisselen van informatie optimaliseren, gezamenlijke opleidingen organiseren en een gezamenlijke strategie bepalen.

## M921 Lobelia in SNMCMG1

De mijnenjager M921 Lobelia is op dinsdag 20 januari vanuit zijn thuishaven Zeebrugge vertrokken om zich bij het NAVO-mijnenbestrijdingseskader

SNMCMG1 te vervoegen. Standing Nato Mine CounterMeasures Group 1 behoort tot de best getrainde en meest gespecialiseerde mijnenbestrijdingsorganisaties ter wereld. Maken behalve de Lobelia deel uit van SNMCMG1: het stafschip FGS Donau (Duitsland) en de mijnenjagers HMS Pembroke (Verenigd Koninkrijk) en FGS Auerbach (Duitsland). Tijdens deze periode zal het gezelschap o.a. deelnemen aan de operaties Beneficial Cooperation, Joint Warrior en Open Spirit. Het eskader legt onder meer aan in Kopenhagen (DK), Kiel (DE), Amsterdam (NL), Cherbourg (FR), Faslane (UK), Göteborg (SE) en Tallin (EE). SNMCMG1 staat onder bevel van de Nederlander Peter Bergen Henegouwen. De Lobelia blijft aan het eskader verbonden tot eind mei. Zijn terugkeer in Zeebrugge is gepland op 8 juni. Ondertussen is er op 25 april voor de families en vrienden van de bemanning een familiedag in de marinebasis van Zeebrugge.




*vertrek van de M921 Lobelia voor SNMCMG1 / départ du M921 Lobelia pour SNMCMG1 – © Hubert Rubbens*






afscheidsrede van kapitein-luitenant J.J. Teerstra / discours d'adieu du capitaine-lieutenant J.J. Teerstra – © Hubert Rubbens

## Nouveau commandant de l'Ecole Opérationnelle Belgo-néerlandaise

Le capitaine-lieutenant J.J. Oppeneer est depuis le vendredi 23 janvier le nouveau commandant de l'Ecole Opérationnelle Belgo-néerlandaise à Den Helder (Pays-Bas). Lors d'une cérémonie militaire il reprit le commandement du capitaine-lieutenant J.J. Teerstra. En dehors de tous les instructeurs et élèves de l'école (quelque 200 personnes), plusieurs personnalités furent également présentes à cette remise de commandement. Parmi elles le capitaine de frégate Stefaan Boddin, commandant du Centre de compétence de la Marine. Chaque année l'école opérationnelle forme 180 élèves. Elle fonctionne en premier lieu comme centre de connaissance pour les marines belge et néerlandaise, mais elle est également ouverte aux marines britannique, allemande et indonésienne. Le nouveau bâtiment de l'école, nommé Zeearend (aigle de mer) a été inauguré il y a à peine un an. Il a été conçu comme un navire de façon à ce que les élèves se familiarisent avec les termes nautiques, avant qu'ils ne s'embarquent effectivement sur un bateau. Le capitaine de corvette belge Christophe Colonval est l'adjoint du commandant néerlandais de l'école. 

## Le M916 Bellis participe à un sauvetage en mer

Dans la nuit du 5 au 6 février dernier le chasseur de mines M916 Bellis se trouva en mer pour une mission d'entraînement.  Vers minuit les autorités néerlandaises

prirent contact avec le navire avec prière de les assister dans une opération de recherche et de sauvetage. La barge Rick, longue de 75 mètres, avait en effet chaviré dans l'Escaut occidental, près de Hoofdplaat (Pays-Bas). Les services de sauvetage réussirent rapidement à sortir un des trois membres de l'équipage de l'eau. Un bateau de la police fluviale néerlandaise amena une équipe de plongeurs-démineurs du Bellis sur place. Deux plongeurs ont, dans des circonstances difficiles, tapé sous l'eau sur la coque du navire chaviré, à la recherche d'un signe de vie. Sans réponse, hélas. Etant donné l'instabilité de l'épave il était trop dangereux pour les plongeurs de continuer leurs recherches à l'intérieur du bateau. Les garde-côtes néerlandaises ont des lors remercié le Bellis pour son assistance et continué les recherches. Un deuxième membre d'équipage fut recueilli.



M916 Bellis – © Jorn Urbain



## Nieuwe commandant voor Belgisch-Nederlandse Operationele School

Kapitein-luitenant J.J. Oppeneer is sinds vrijdag 23 januari de nieuwe commandant van de Belgisch-Nederlandse Operationele school in Den Helder (NL). Tijdens een militaire plechtigheid nam hij het bevel over van kapitein-luitenant J.J. Teerstra. Naast alle lesgevers en leerlingen van de school (ongeveer 200 personen), waren ook diverse prominenten op deze commandowissel aanwezig. Onder hen ook fregatkapitein Stefaan Boddin, directeur van het Competentiecentrum van de Marine. Jaarlijks vormt de operationele school 180 leerlingen. Ze fungeert als maritiem kenniscentrum voor de Belgische en Nederlandse marine in de eerste plaats, maar ook Britse, Duitse en Indonesische marines kunnen er terecht. Het nieuwe gebouw van de school, Zearend genaamd, is amper een jaar in gebruik. Het werd geconcipeerd als een schip zodat de leerlingen vertrouwd raken met scheepstermen, nog voor ze effectief op zee gaan. De Belgische korvetkapitein



*kapitein-luitenant J.J. Oppeneer, de nieuwe commandant van de Belgisch-Nederlandse Operationele School / capitaine-lieutenant J.J. Oppeneer, le nouveau commandant de l'Ecole Opérationnelle belgo-néerlandaise - © Hubert Rubbens*

Christophe Colonval is de adjunct van de Nederlandse schoolcommandant.

## M916 Bellis assisteert bij reddingsactie op zee

In de nacht van 5 op 6 februari was de mijnenjager M916 Bellis op zee voor een trainingsopdracht. Rond middernacht contacteerden de Nederlandse autoriteiten het schip, met een verzoek om duikassistentie te verlenen bij een zoek- en reddingsactie. In de Westerschelde, nabij Hoofdplaat (NL), was het 75 m. lange beunskip Rick gekapseisd. De reddingsdiensten konden één van de drie bemanningsleden snel uit het water halen. Een Nederlandse politieboot bracht een ploeg duikers-ontmijners van de Bellis naar de plaats van de ramp. Twee duikers hebben in moeilijke omstandigheden onder water op de romp van het gekapseisd schip geklopt, op zoek naar een teken van leven. Er kwam echter geen antwoord. Door de instabiliteit van het wrak was het voor de duikers te gevaarlijk om hun zoekactie binnenin het schip uit te voeren. De Nederlandse Kustwacht heeft de Bellis bedankt voor de bijstand en de zoekactie verdergezet. Een tweede bemanningslid kon worden opgepikt.



*M916 Bellis - © Jorn Urbain*



## La caserne Bootsman Jonsen: un grand chantier de démolition

La plus grande partie de la caserne Bootsman Jonsen à Ostende a disparu. La démolition débuta le 15 décembre dernier et dura jusqu'à fin février. Seuls le mess des officiers (dans un bâtiment néo-classique classé), l'école de lutte contre les mines Eguermin avec son centre administratif et le local de répétitions de la Musique Royale de la Marine subsistent. Comme la Défense n'occupait plus qu'une minime partie de la caserne elle céda l'espace restant à la ville d'Ostende. Un promoteur immobilier y réalisera le projet 'Bootsman'.



© Jorn Urbain

La caserne a été construite en 1908-1911 sous l'impulsion du roi Léopold II. Jusqu'à la deuxième guerre mondiale le 3<sup>me</sup> Régiment de Ligne y était caserné. En 1932 elle reçut d'ailleurs le nom du Général Mahieu, le commandant de ce régiment pendant la première guerre mondiale. Pendant la deuxième guerre mondiale les Allemands occupèrent la caserne. Après la guerre les alliés britanniques utilisèrent la caserne comme camp de transit jusqu'au 13 septembre 1946 la nouvellement créée 'Naval Section' belge (la future Force Navale belge) s'y installa. En 1956 fut construit un bâtiment dans un style international moderne qui hébergea l'école de lutte contre les mines.



Dans une des prochaines éditions de Neptunus nous reviendrons plus amplement sur l'histoire de la caserne Bootsman Jonsen. Jadis des centaines de miliciens en firent l'épicentre de la Marine. Dans le courant de 2015 la première phase du projet immobilier 'Bootsman' sera réalisée. Elle comprend trois bâtiments, dont deux 'urban villas' comprenant chacun 18 appartements avec garages et remises souterrains. Le troisième complexe comprend 14 appartements et deux espaces commerciaux; il fait partie d'une initiative de la ville d'Ostende pour offrir à de jeunes ménages et couples l'opportunité d'acquérir une habitation dans le centre-ville à un prix abordable.

## Le 47<sup>ème</sup> Bal de la Marine connut un grand succès

Le vendredi 6 février 2015 le Kursaal d'Ostende fut le décor féerique du 47<sup>ème</sup> Bal de Gala de la Marine. Près de 560 participants en firent une édition réussie. Après un 'walking dinner' agréable, le vice-amiral Marc Ectors, président de l'Association d'Entraide de la Marine, ouvrit le bal. Cet événement annuel est d'ailleurs organisé au profit de cette association. Et en plus le capitaine de frégate Martin Van Clevén, commandant de quartier de la base navale de Zeebrugge, remit, au nom du comité organisateur des Navy Days, un chèque de 7.210 euros à l'Association d'Entraide de la Marine.



frégatkapitein Martin Van Clevén (rechts) en vice-admiraal Marc Ectors / capitaine de frégate Martin Van Clevén (droite) et vice-amiral Marc Ectors © Jean-Yves Patris



Et, bien entendu, il y avait aussi la musique! Le Belgian Navy Big Band s'y produisit avec, pour le chant, Stefanie De Meulemeester et Tom Olaerts. Ensuite ce fut le tour au 'jazzbigband' Cloud Nine. Dans le hall le DJ Geert Goes Crazy souleva l'enthousiasme des jeunes. Selon les organisateurs toutes les catégories du personnel de la Marine et principalement celle des jeunes sont bien représentées ces dernières années au bal de gala.



© Jorn Urbain

## Kazerne Bootsman Jonsen onder de sloophamer

Een aanzienlijk gedeelte van de kazerne Bootsman Jonsen in Oostende is verdwenen. De sloop begon op 15 december en duurde tot eind februari. Alleen de officiersmess (een geklasseerd gebouw in neoclassicistische stijl), de mijnenbestrijdingsschool Eguermin met haar administratief centrum en de oefenruimte van de Koninklijke Muziekkapel van de Marine blijven overeind. Omdat Defensie nog maar een klein gedeelte van de kazerne in gebruik had, droeg het de resterende oppervlakte over aan de stad Oostende. Een projectontwikkelaar gaat er het woonproject 'Bootsman' realiseren.

De kazerne is er in de periode 1908-1911 gekomen onder impuls van koning Leopold II. Tot aan de tweede wereldoorlog was het 3de Linieregiment er gekazerneerd. In 1932 kreeg de kazerne trouwens de naam van Generaal Mahieu, die tijdens de eerste wereldoorlog de bevelhebber van het 3de Linieregiment was geweest. Tijdens WOII nam de Duitse bezetter de kazerne in. Na de oorlog gebruikten de Britse geallieerden de kazerne een tijdlang als transitkamp tot de op 13 september 1946 opgerichte Belgische 'Naval Section' van het leger (de latere Belgische Zeemacht) er een onderkomen vond. In 1956 kwam er een nieuw gebouw

in een internationale moderne stijl om er de mijnenbestrijdingsschool in de huisvesten.

In één van de volgende edities van Neptunus gaan we dieper in op de geschiedenis van de kazerne Bootsman Jonsen. Ooit maakten honderden dienstplichtigen dit tot het epicentrum van de Marine. In de loop van 2015 zal de eerste fase van het woonproject 'Bootsman' vorm krijgen. Het omvat drie gebouwen, waarvan twee 'urban villa's' met elk 18 appartementen met ondergrondse parkeerplaatsen en berguimtes. Het derde gebouw telt 14 appartementen en twee commerciële ruimtes en maakt deel uit van een initiatief van de stad Oostende om jonge

gezinnen en koppels de kans wil geven om een betaalbare woning te kopen op een centrumlocatie.

## 47ste Galabal Marine groot succes

Op vrijdag 6 februari 2015 vormde het Kursaal van Oostende het feeërieke decor voor het 47ste Galabal van de Marine. Ruim 560 aanwezigen maakten er een zeer geslaagde editie van. Na een riant walking dinner opende viceadmiraal Marc Ectors, voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine, het bal. Dit jaarlijks evenement wordt trouwens georganiseerd ten voordele van deze vereniging. Daarenboven overhandigde fregatkapitein Martin Van Cleven, kwartiercommandant van de marinebasis in Zeebrugge, namens het organisatiecomité van de Navy Days een cheque van 7.210 euro aan de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.

Uiteraard was er ook muziek! De Belgian Navy Big Band bracht een onderhoudend swingprogramma met Stefanie De Meulemeester en Tom Olaerts als vocale gasten. Daarna volgde de jazzbigband Cloud Nine. In de lounge zweefte deejay Geert Goes Crazy na middernacht het jonge volkje op. Volgens het organisatoren is het een trend dat de laatste jaren alle personeelscategorieën van de Marine en vooral de jongere generaties goed vertegenwoordigd zijn op het galabal.



© Jean-Yves Patris



job-day Marine 2015 - © Jorn Urbain

## 'Job day' de la Marine à Bruxelles

Pour la septième fois la Marine a organisé son 'job day'. Les éditions précédentes eurent lieu à Zeebrugge ou à bord d'un navire. Mais pour le job day du 18 février la Marine décida de se rendre avec deux navires au centre du pays. Quelque quatre-vingts jeunes furent présents au port des yachts de Bruxelles, pour une journée pleine de démonstrations et de présentations à bord du chasseur de mines M916 Bellis et du nouveau patrouilleur P901 Castor. A bord du Bellis l'accent fut mis, bien entendu, sur la destruction des mines en mer. Les jeunes y firent la connaissance d'appareils de haute technologie, tels le sonar mobile SPVDS ou le mini sous-marin autonome Seafox qui détruit les mines. La visite guidée s'arrêta en six différents endroits cruciaux à bord et donna aux jeunes un aperçu des tâches opérationnelles et logistiques. Sur le Castor les participants purent suivre des simulacres d'abordage, ce qui leur donna une idée de la façon dont la Marine effectue des contrôles d'autres navires, comme par exemple durant la garde de pêche ou des opérations anti piraterie. "Ce job day fut un grand succès" nous dit le capitaine de frégate Patrick Praet, qui participa à l'organisation. "Du fait que nous avons organisé cet événement au cœur même du pays, une grande diversité de candidats se présente. Et pas mal de francophones se sont inscrits à notre job day".

## La Marine participe à un exercice de simulation du plan d'urgence et d'intervention en mer du Nord

Le 3 mars dernier, Carl Decaluwé, le gouverneur de la Flandre occidentale, dirigea un exercice de simulation d'envergure au MRCC (centre maritime de sauvetage et de coordination) à Ostende. Le gouverneur est en effet chargé de la mise en œuvre du plan général d'urgence et d'intervention en cas de catastrophe en mer. Ce plan entra en vigueur après la catastrophe du Herald of Free Enterprise (voir *Neptunus* 306, oct. 2013 - *Ndlr.*). Il décrit le rôle des divers partenaires de la garde côtière et des services de secours en cas de catastrophe en mer. Des représentants des autorités impliquées (partenaires de la garde côtière, police, assistants médicaux etc.) furent présents le 11 février à la réunion d'information à la base de navale de

Zeebrugge. Durant l'exercice du 3 mars l'accent fut mis sur la communication entre les divers partenaires et la vitesse à laquelle les divers moyens disponibles sont mis en œuvre. Cette 'simulation sur papier' semble avoir très bien réussi et est de bon augure pour l'exercice suivant. Tous les moyens disponibles et tout le personnel seront alors effectivement déployés en mer pour un exercice de catastrophe fictive.

## Symposium: Les défis maritimes du 21ème siècle et le rôle des marines

Le 16 juin, la composante Marine organise un symposium, en collaboration avec l'Académie Royale belge Maritime, au sein du 'Provinciaal Hof' de Bruges. Le concept est de créer une plate-forme pour les décideurs et les différentes parties prenantes dans le monde maritime et militaire afin de faciliter la communication des uns avec les autres sur les défis maritimes actuels et le rôle que les marines peuvent y jouer. Les sujets qui y seront certainement abordés sont : l'importance économique du transport maritime, l'importance des ports belges et des infrastructures maritimes pour l'Europe, le rôle des petites marines dans la stratégie maritime de l'OTAN et de l'EU, de la sûreté et de la sécurité maritimes, l'implication possible de l'industrie belge dans le remplacement des capacités navales, etc... plus d'info: [patrick.praet@mil.be](mailto:patrick.praet@mil.be)



gouverneur Carl Decaluwé (midden) leidt de simulatie-oefening / Le gouverneur Carl Decaluwé conduit l'exercice de simulation - © Jorn Urbain





## Marine organiseert jobdag in Brussel

Voor de zevende keer organiseerde de Marine haar jobdag. De vorige edities vonden telkens plaats in de marinebasis van Zeebrugge of aan boord van een schip. Voor de jobdag van 18 februari besloot de Marine om zelf met twee schepen naar het centrum van het land te komen. Een tachtigtal jongeren waren aanwezig in de jachthaven van Brussel voor een dag boordevol demo's en presentaties aan boord van de mijnenjager M916 Bellis en het nieuwe patrouilleschip P901 Castor. Op de Bellis lag de nadruk uiteraard op het opruimen van zeemijnen. De jongeren maakten kennis met de hoogtechnologische apparatuur, zoals de mobiele sonar SPVDS of het autonome duikbootje Seafox dat de mijnen onschadelijk maakt. De rondleiding hield halt op zes cruciale plaatsen aan boord en gaf de jongeren een beeld van de operationele en logistieke taken. Op de Castor konden de deelnemers simulaties van 'boardings' volgen, wat hen een idee gaf van hoe de Marine controles op andere schepen uitvoert, zoals bijvoorbeeld tijdens visserijwacht of anti-piraterijopdrachten. "Deze jobdag was een groot succes", zegt fregatkapitein Patrick Praet, die aan de organisatie meewerkte. "Omdat we dit evenement in het centrum van het land hebben georganiseerd, kwam er een grote diversiteit aan kandidaten opdagen. Ook veel Franstaligen hebben zich voor onze jobdag ingeschreven!"



job-day Marine 2015 - © Jorn Urbain

## Marine neemt deel aan simulatie-oefening nood- en interventieplan Noordzee

In het MRCC (Maritiem Reddings- en CoördinatieCentrum) in Oostende leidde de West-vlaamse gouverneur Carl Decaluwé op 3 maart een grootscheepse simulatieoefening. De gouverneur is immers verantwoordelijk voor het activeren van het algemeen nood- en interventieplan voor de Noordzee indien zich op zee een ramp voordoet. Dat noodplan kwam in voege na de ramp met de Herald of Free Enterprise in 1987 (zie *Neptunus* 306, okt. 2013 – nvdv). Het beschrijft de rol van de verschillende kustwachtpartners en hulpverleningsdiensten bij een ramp op zee. Vertegenwoordigers van alle betrokken instanties (kustwachtpartners, politie, medische hulpverleners, enz...) waren op 11 februari aanwezig

voor een infosessie in de marinebasis van Zeebrugge. Tijdens de oefening van 3 maart lag de klemtoon op de communicatie tussen de verschillende partners en snelheid waarmee men de beschikbare middelen inzet. Deze 'simulatie op papier' bleek zeer geslaagd en was alvast een goede aanzet naar een volgende oefening. Dan zullen alle beschikbare middelen en personeel ook daadwerkelijk op zee worden ingezet voor een waarheidsgetrouwe geënceneerde ramp.

## Symposium: Maritieme uitdagingen in de 21ste eeuw en de rol van de marines

Op 16 juni organiseert de Marine in samenwerking met de Koninklijke Belgische Marine Academie een symposium in het Provinciaal Hof in Brugge. Het concept bestaat erin om voor beleidsmakers en verschillende stakeholders uit de maritieme en militaire wereld een platform te creëren om met elkaar te communiceren over de actuele maritieme uitdagingen en de rol die de marines hierin kunnen spelen. Onderwerpen die zeker aan bod zullen komen, zijn: het economische belang van de scheepvaart, het belang van de Belgische havens en maritieme infrastructuur voor Europa, de rol van kleine marines in de maritieme strategie van NAVO en EU, maritieme veiligheid en beveiliging, mogelijke participatie van de Belgische industrie in de vervanging van de marinecapaciteiten, enz...

meer info: [patrick.praet@mil.be](mailto:patrick.praet@mil.be)



kapitein Réjanne Gyssens van het MRCC (links) en korvetkapitein Kristof Van Belleghem, Commandant Afdeling Operaties Zeebrugge, tijdens de simulatie-oefening / le capitaine Réjanne Gyssens du MRCC (gauche) et le capitaine de corvette Kristof Van Belleghem, Commandant 'Afdeling Operaties Zeebrugge' pendant l'exercice de simulation – © Jorn Urbain

# Abonnees-weldoeners

## Abonnés bienfaiteurs

ADAM P. - JODOIGNE  
 ALLOO M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse ( R ) - WOLUWE SAINT PIERRE  
 ARRIGHI D. Eerste matroos - SINT-STEVENS-WOLUWE  
 ASS. des Anciens de la Force Navale et de la Marine Ath Lessines -  
 MERVERGNIES-LEZ-LENS  
 BAEYENS D. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE  
 BAYOT G. Maître-chef - MONT SUR MARCHIENNE  
 BEKE M. Capitaine de frégate ( R ) - ZELLIK  
 BERGANS A. Meester - TROOZ  
 BERGEZ J. Fregatkapitein - SINT-ANDRIES  
 BERO M. - OOSTENDE  
 BEUGNIES P. - GENLY  
 BILLIET A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse ( R ) - BRUGGE  
 BOECKMANS R. - AUDERGHEN  
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE  
 BONABOT J. Maitre Principal (e.r.) - BRUGGE  
 BOTS G. KMT (b.d.) - DE HAAN  
 BOURLET G. Oppermeester-chef (b.d.) - STROMBEEK-BEVER  
 BRACKE A. Kapitein-ter-zee - DE PINTE  
 BRUNEEL CH. Eerste-meester-chef - BRUGGE  
 BRUNEEL M. Fregatkapitein ( R ) - ROESELARE  
 BRUYNEEL H. - OOSTENDE  
 BRUSSELS ROYAL YACHT CLUB - BRUSSEL  
 BULTOT C. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - OOSTENDE  
 CAMBRON X. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe ( R ) - WATERLOO  
 CAPELLE V. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE  
 CLAREMBAUX M. Capitaine de frégate ( R ) - HARZE  
 CLYBOUW L. 1ste Meester-chef - OOSTENDE  
 COLLA E. - CLAVIER  
 COOLENS G. 1ste Meester-chef (b.d.) - AALTER  
 COOMAN W. ere-korvetkapitein - HALLE  
 CORBIER J. - OOSTENDE  
 Corps Royal des Cadets de Marine-National - BRUXELLES  
 CUVELIER J. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE  
 CVBA BRABO HAVENLOODSEN - ANTWERPEN  
 DAEMS A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE  
 DAMMAN L. Korvetkapitein - KOEKELBERG  
 DE BIE R. - BRUXELLES  
 DE BIE W. - DWORP  
 DE BODE R. Fregatkapitein - ERPE-MERE  
 DE CLERCQ Ch. Korvetkapitein ( R ) - ERPE MERE  
 DE COCK Ph. Fregatkapitein - BRUGGE  
 DE COOMAN P. - BRUXELLES  
 DE FAYS P. - BRUXELLES  
 DE GRANDE G. Korvetkapitein (b.d.) - SINT-KRUIS  
 DE JONGHE M. Fregatkapitein - ANTWERPEN  
 DE KIMPE E. Matroos mil. (b.d.) - RUPELMONDE  
 DE MAESSCHALCK L. Fregatkapitein - OOSTKAMP  
 DE PAEPE J. - Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - BRUGGE  
 DE RYCKE D. - TURNHOUT  
 DE SCHEEMAERKER J. - BRUGGE  
 DE TROYER D. - 1e Sergant - BREDENE  
 DE VALKENEER F. - WATERLOO  
 DE VLEESHAUWER L. erefregatkapitein ( R ) - ST. GENESIUS-RODE  
 DE VLEESHAUWER T. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - WICHELEN  
 DEBUSSCHERE F. 1ste Kwartiermeester-chef - BRUGGE  
 DEGRAER P. Fregatkapitein - GRIMBERGEN  
 DEGROOTE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WETTEREN  
 DELAFONTEYNE K. Luitenant ter zee 1e klasse ( R ) - BRUGGE  
 DELSARTE J.J. - FONTAINE-L'EVEQUE  
 DEMEULEMEESTER M. - UCCLÉ  
 DENAUW J.-L. 1e Maitre Chef - SNELLEGEN  
 DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)  
 DEROO J. - DESTELBERGEN  
 DESMET A. - OOSTENDE  
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES  
 DEWULF G. - RONSE  
 D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate ( R ) - BRUXELLES  
 DOCKIER R. Eerste matroos (b.d.) - HOEVENEN  
 DUBOIS G. Eerste Kwartier meester-chef (b.d.) - OUDENBURG  
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal MAB (b.d.) - OOSTENDE  
 DUMONT R. Meester ( R ) - GENT  
 DUMONT-MAROTTE C. - UCCLÉ  
 ECTORS M. Vice-admiraal - HOFSTADE  
 EEMAN M. - DILBEEK  
 ELLEBOUDET A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse ( R ) - HULDENBERG  
 ENGELS E. Eerste meester-chef (b.d.) - EERNEGEM  
 ESCH P. - WOLUWE-SINT-LAMBERT  
 EYCKMANS M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse ( R ) - LEUVEN  
 FAICT M. Lieutenant de vaisseau ( R ) - BRUGGE  
 FOBE M. - UCCLÉ, Eerste Advocaat-Generaal em. bij het Militair Gerechtshof  
 FRANCOIS J. 1ste Meester-chef - OOSTENDE  
 FRILLIER F. - BEAUFORT  
 GEERINCKX J. - KNOKKE-HEIST  
 GEKIERE D. Fregatkapitein - OOSTENDE  
 GELDHOFF R. Oppermeester (b.d.) - OOSTENDE  
 GHEYSSENS G. - DILBEEK  
 GILLON D. Capitaine de vaisseau (r.) - BRUXELLES  
 GROESEMANN M. - Capt CRCM - IXELLES  
 GUILLAUME PH. - ARLON  
 HACHA Ch. - HERENT  
 HANTON M. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - OOSTENDE  
 HAP V. Kapitein-ter-zee - ASSEBROEK  
 HARREWYN P. Vaandrig-ter-zee 2de klasse - BRAKEL  
 HAVERALS E. Oppermeester-chef (b.d.) - KNOKKE HEIST  
 HEEREN G. Flottieljeadmiraal - BRUGGE  
 HEINEN J.-P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe ( R ) - BRUXELLES  
 HELLEMANS M. Vice-admiraal (b.d.) - ANTWERPEN  
 HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE  
 HENRARD D. 1er quartier-maître-chef - BRUGGE  
 HERBOTS P. - HASSELT  
 HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE  
 HOFMAN M. Divisieadmiraal - OOSTENDE  
 HOLSBOER J. - BRUXELLES  
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE  
 HORION G. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe ( R ) - MALEVES STE.  
 MARIE  
 HUWEL C. Kapitein - ASSEBROEK  
 HUYGHE M. - ANTWERPEN  
 HUYSMAN H. Capitaine de corvette RHr - ERWETEGEM  
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL  
 JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM  
 JANDA M. Eerste kwartiermeester-chef (b.d.) - LOMBARDSIJDE  
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM (ANTWERPEN)  
 JANSSENS P. Korvetkapitein ( R ) - KAPELLEN  
 JEGERS F. Korporaal - ANTWERPEN  
 JOSSART J. Lieutenant de vaisseau de première classe honoraire - EVERE  
 KONINCKX C. - ANTWERPEN  
 KOOISTRA A. - BRUGGE  
 LAENEN J. Adjudant (b.d.) - BLANKENBERGE  
 LAMBRECHT T. Capitaine de frégate - BRUXELLES  
 LAMS L. Fregatkapitein - BREDENE  
 LAVAERT P. Flottieljeadmiraal (b.d.) - OOSTENDE  
 LE HARDY DE BEAULIEU J.L. - GOSSÉLIES



LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING  
 LEPONCE D. - Eerste meester-chef - ANDERLECHT  
 LEULIER J. Capitaine de Frégate (hre)- TOURNAI  
 LEYE J. - 1ste Kwartiermeester-chef - OOSTENDE  
 LIENART J.C. Capitaine de vaisseau (hre) (e.r.) - OOSTENDE  
 LIMBOURG P. - LILLOIS-WITTERZEE  
 LURQUIN-BODENGHIE J. - BRUXELLES  
 MAERTENS R. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE  
 MAES E. Fregatkapitein (b.d.) - AALST  
 MAES F. ere-Vaandrig-ter-zee ( R ) - BRASSCHAAT  
 MANDERLIER P. Capitaine de frégate BAM - GENT  
 MARLIER J.M. Matelot Milicien - SOIGNIES  
 MASQUELIN J. - BRUXELLES  
 MASSART J. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BONHEIDEN  
 MERCIER B. Quartier-maître d'honneur - LANDELIES  
 MERVEILLE P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - BRUGGE  
 MICHEL P. Quartier-Maître milicien VIESVILLE  
 MICHIELSENS M. Ere Oppermeester-chef - ST. ANDRIES  
 MICHIELSENS P. Fregatkapitein (H) - HOBOKEN  
 MORRIS J. - Lieutenant de vaisseau de première classe - SIJSELE  
 MULTI N.V. - TEMSE  
 NEUS R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE  
 PARIS Th. Capitaine de frégate - WOLUWE-ST. PIERRE  
 PEARSE M. - BRUGGE  
 PEDE R. Oppermeester-chef (b.d.) - EREMBODEGEM  
 PEIRE M. Adjudant-chef - NIEUWMUNSTER  
 PELS A KTLO - ANTWERPEN  
 PERSOONS J. Ere-fregatkapitein - WEERT ( BORNEM )  
 PETERS R. - ATHUS  
 PIETTE R. Maître Principal-chef (e.r.) - OOSTENDE  
 PINTELOON J. Erefregatkapitein - LENNIK  
 PIRONGS P. Matroos Milicien - WESTERLO  
 POELMAN P. Erefregatkapitein - GENT  
 PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE  
 PYNNOO J-T. Kapitein-ter-zee - WAREGEM  
 QUAGHEBEUR M. - Fregatkapitain (b.d.) - SNELLELEM  
 RASQUIN R. - BRUXELLES  
 RENARD C. Kapitein-ter-zee - JETTE  
 RENOZ G. - DURBUIS  
 REYNIERS O. Ere-eerste-meester-chef (b.d.) - ST- NIKLAAS  
 ROBBERECHT W. Kapitein-ter-zee - BAARDEGEM  
 ROMBOOTS R. - GENTBRUGGE  
 ROSIERS J. Amiral de division (e.r.) - BRAINE ALLEUD  
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN  
 SABBE M. Eerste meester-chef - LEFFINGE  
 SAUSSEZ G. 1e Quartier-maître-chef d'honneur - REBECQ  
 SAUSSEZ J. Capitaine de vaisseau - BRUGGE  
 SCHOONVLIET A. 1ste Meester-chef (b.d.) - HOVE  
 SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (e.r.) - BREDENE  
 SEGERS P. Ere-Kapitein-ter-zee Vlieger (b.d.) - KOKSIJDE  
 SEYNAEVE C. - OOSTENDE  
 SMET R. Professor KTLO - KAPELLEN  
 SOETEMANS M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - WENDUINE  
 SOETENS Y. Capitaine de frégate (b.d.) - OOSTENDE  
 STEELANDT R. Eerste-meester-chef (b.d.) - BRUGGE  
 STEENBEKE D. Oppermeester (Res / b.d.) - Moerbeke-Waas  
 STEVENS-DEWILDE J.CI. - SINT IDESBALD  
 STIENNON D. Maître-chef (e.r.) - HEIST-AAN-ZEE  
 STIEVENART J. Lieutenant de vaisseau de première classe (e.r.) - SINT-  
 STEVENS-WOLUWE  
 SUYS S. Fregatkapitein - ASSEBROEK  
 TABURY L. Maitre Principal Chef (e.r.) - BRUGGE

TAVERNIER C. Eerste Kwartiermeester-chef - OOSTENDE  
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE  
 TERRASSON Y. Korvetkapitein - ZOERSEL  
 THAS J. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE  
 THIBAUT de MAISIERS C. Amiral de division (e.r.) BRAINE-ALLEUD  
 TRUYENS L-J. 1ste Meester-chef (b.d.) - LISSEWEGE  
 V.O.Z.M. LEUVEN & OMSTREKEN - LEUVEN  
 VAN BELLE D. Ere-Luitenant-ter-zee - BRUSSEL  
 VAN BELLINGEN R. Quartier-maître (e.r.) - COURCELLES  
 VAN BOGAERT H. Luitenant-colonel - BREDENE  
 VAN BRANDE F. 1e Maitre Chef - WATERLOO  
 VAN CLEVEN M. Fregatkapitein - DEERLIJK  
 VAN DAMME J. - TONGEREN  
 VAN DAMME P. Capitaine de vaisseau (e.r.) - BREDENE  
 VAN DEN BOSSCHE P. Matroos-mil. (b.d.) - MECHELEN  
 VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein ( R ) - LIER  
 VAN DEN BULCK P. Erekapitein-ter-zee - ANTWERPEN  
 VAN DEN STEEN L. Korvetkapitein GANSHOREN  
 VAN DEN STEENE W. - Luitenant-ter-zee eeste klasse (R) - MECHELEN  
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse ( R ) - ANTWERPEN  
 VAN LOON P. - Oppermeester-chef - ANTWERPEN  
 VAN NECK D. - AALST  
 VAN OVERMEIRE G. Capitaine de frégate ( R ) - CLAVIER  
 VAN RANSBEEK R. Fregatkapitein (b.d.) - BRUSSEGHEM  
 VAN SPRANG J. - GENT  
 VAN VLIERBERGE C. - ASSE  
 VANDEBOSCH A. - NEUVILLE-EN-CONDROZ  
 VANDEN HAUTE E. Kapitein-ter-zee (b.d.) - DE HAAN  
 VANDENDAELEN M. Capitaine de frégate - WOLUWE SAINT-PIERRE  
 VANDENDRIESSCHE P. - OOSTENDE  
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN  
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau BEM (e.r.) - OOSTKAMP  
 VANMAELE F. - Oppermeester (b.d.) - OOSTENDE  
 VANOVERBEKE - BAUWENS Ph. Capitaine de vaisseau (e.r.) - SAINT  
 GAUDENS (FR)  
 VANTORRE A. - OOSTENDE  
 VENKEN R. Matroos (b.d.) - DILSEN-STOKKEM  
 VERELST J. Oppermeester (b.d.) - BORGERHOUT  
 VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT - ANTWERPEN  
 MORTSEL  
 VERHELST L. Oppermeester - SINT-ANDRIES  
 VERHULST M. Amiral de division (e.r.) - OTTIGNIES  
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - SCHAERBEEK  
 VERRIEST H. - OOSTKAMP  
 VERSTREPEN W. Korvetkapitein (r.) - ANTWERPEN  
 VOSS L. Matroos Milicien - BAELEN  
 VYNCKE W. ere-Fregatkapitein (R) - OOSTENDE  
 WAES W. - ZEDELGEM  
 WEIKMANS M. Maître principal (e.r.) - RIXENSART  
 WELLENS M. - OOSTENDE  
 WIELS C. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 WISNIEWSKI F. - MARCINELLE  
 WOUTERS M. - BREDENE  
 YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES

Lijst afgesloten op 19 februari 2015

Liste clôturé à la date de 19 février 2015



# THE BELGIAN NAVY



Michel Hofman and 2787 others like this.

join us on ...



[www.mil.be](http://www.mil.be)



DEFENCE