

AFCAN

Informations



Petrozavodsk

N° 83

Juillet 2009



Les articles publiés dans la revue AFCAN INFORMATIONS n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs, leur reproduction ou leur adaptation n'est permise qu'avec référence à la revue et après autorisation de l'éditeur

I AFCAN F O

La revue de
l'Association Française des Capitaines de Navires.

Rue de Bassam - 29200 BREST

Tél. 02.98.46.37.60. - Fax 02.98.46.83.61.

E-mail : courrier@afcan.org

Site web : www.afcan.org

Sommaire

Editorial	P.3
Précis de connaissances maritimes administratives maritimes	P.4
Navigating in tidal rivers, access to locks, mooring problems for ULCoCs	P.11
Commentaires sur l'abordage entre le SAMCO EUROPE et le MSC PRESTIGE	P.12
Une suite malheureuse d'événements.....	P.13
Extincteurs : êtes-vous sûr que les vôtres ont été correctement vérifiés ?	P.14
LE PONANT et autres histoires récentes de prises d'otages.	P.15
Avec les pirates, que faire ?	P.24
Piraterie maritime : une formation particulière pour les marins ?	P.26
Application du droit de retrait à bord des navires.....	P.27
Verdict de la Cour Européenne de Justice contre le capitaine du Prestige	P.28
IFSM Draft Policy.....	P.29
William BLIGH, un capitaine évincé de son navire à plusieurs reprises.....	P.30
Nouvelles, lettres et extraits.....	P.31
L'erreur originelle.....	P.35
En passant par la cambuse	P.36

Rappel aux adhérents :

Si vous voulez continuer à recevoir la revue et les lettres mensuelles

Signalez vos changements d'adresse, n° de téléphone,
Pour ceux qui ont un E-mail passez-nous un message
pour mise à jour de nos fichiers ou vous risquez de ne
plus recevoir les lettres mensuelles.

Siège social :
rue de Bassam
29200 BREST

Directeur
de la publication :
Cdt Hubert ARDILLON

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2009

Membres actifs navigant : 202 €
Actifs en Mission à terre : 150 €
Retraités et Membres associés : 30 €

Abonnement annuel à la revue AFCAN Informations 20 €

Choix de l'Adhérent

- J'adhère à l'Association et je m'abonne à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 222 € / 170 € / 50 €
- J'adhère à l'Association et je ne m'abonne pas à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 202 € / 150 € / 30 €
- Je m'abonne uniquement à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 20 €

Cocher la case souhaitée et la somme correspondant à votre situation.

Extraits des statuts ; «Les membres associés comprennent les personnes possédant un brevet permettant l'accès au commandement, ou dont l'activité a montré leur attachement et leur intérêt pour les problèmes maritimes liés à la fonction de capitaine.»

Tous les officiers susceptibles de commander sont invités à devenir membres associés dès maintenant.

Les Capitaines exerçant un commandement, et à jour de leur cotisation, bénéficient de notre contrat de protection juridique.

Les adhérents reçoivent le Bulletin mensuel.

Les chèques, libellés à l'ordre de l'AFCAN, sans adresse et sans autre indication, sont à envoyer à :

Cdt A. Jegu, Secrétaire Général
Résidence Georges V - 2 square du Printemps
78150 LE CHESNAY

L'AFCAN, association de bénévoles ne dispose pas d'un secrétariat permanent et le téléphone est renvoyé chez le Président ou l'un des membres du bureau. Les épouses qui peuvent décrocher ne sont pas au fait des affaires suivies par l'association. Présentez vous avant d'adresser votre requête.

Merci.

Conseil d'Administration

Elus -> 2010	Elus -> 2011	Elus -> 2012
H. Ardillon	B. Apperry	M. Prébot
L. Barbançon	Th. Caudal	B. Derennes
M. Bougeard	F. Capoulade	A. Jegu
Ph. Grall	G. Guillevic	M. Le Doaré
R. Le Bousse	R. Le Doaré	D. Marrec
J.F. Le Gall	H. Quéré	J.P. Cote
F.X. Pizon	J. Ruz	Th. Rossignol

Bureau

Président	H. Ardillon
Vice-Présidents	L. Barbançon Ph. Grall F.X. Pizon Th. Rossignol
Secrétaire Général	A. Jegu
Trésorier	R. Le Bousse tresorier@afcan.org

Conseil Assurance

Guillevic G. - juridique@afcan.org

Site web

F.X. Pizon - webmaster@afcan.org

Présidents de Régions

H. Ardillon : Normandie - normandie@afcan.org
J.D. Troyat : Ile-et-Vilaine - ile-et-vilaine@afcan.org
Ch. Loudes : Finistère - finistere@afcan.org
B. Derennes : Morbihan - morbihan@afcan.org
J.P. Declercq : Loire - loire@afcan.org
Ph. Sussac : Bordeaux - bordeaux@afcan.org
R. Préa : Marseille - marseille@afcan.org

Contacts

LE HAVRE : Affaires Maritimes
tél. : 02.35.41.31.28

MARSEILLE : Foyer des Gens de Mer
Contact : 04.42.82.11.80

NANTES : Contact : 02.40.24.99.48

Coordonnées

**AFCAN - rue de Bassam,
29200 BREST -**

Tél. 02.98.46.37.60. - Fax 02.98.46.83.61.

E-mail : courrier@afcan.org

Permanences : lundi & jeudi • 14h-18h

Grenelle de la Mer

(suite)

Le «Grenelle de la Mer» a donc été organisé un peu partout sur le littoral. L'AFCAN a répondu présent à quelques réunions d'informations et d'échanges. Malheureusement, pas partout, les volontaires n'ayant pas été légion.

De quoi a-t-il été question lors de ces entretiens / groupes de réflexion ?

1- RENCONTRE TERRE/MER,

dans laquelle on reconnaissait difficilement que «il est couramment admis que 80% de la pollution de la mer vient de la terre». Constat difficile surtout à admettre et on a bien sûr reparlé des capitaines pollueurs, des dégazages etc. Enfin que de bonnes et belles choses sur notre profession et notre vie. A croire qu'il est primordial et plus facile de lutter (surtout juridiquement) contre les 10% de la pollution dus aux «pollutions opérationnelles des navires».

2 - MENACE SUR UNE MER FRAGILE ET PROMESSE D'AVENIR.

Une rencontre principalement axée sur les ressources de la mer, halieutiques, aquaculture, biologiques, minérales, énergétiques.

3 - PARTAGE DE LA PASSION DE LA MER.

Comment sensibiliser et éduquer nos compatriotes de l'importance de la mer. Comment attirer des jeunes vers des métiers si décriés, recréer une attractivité vers les métiers de marins. Leur offrir un métier sûr, que ce soit de sécurité, de sûreté, du social et des conditions de travail.

4 - INVENTER DE NOUVELLES RÉGULATIONS.

Gouvernance mondiale des mers et océans, protection de la biodiversité.

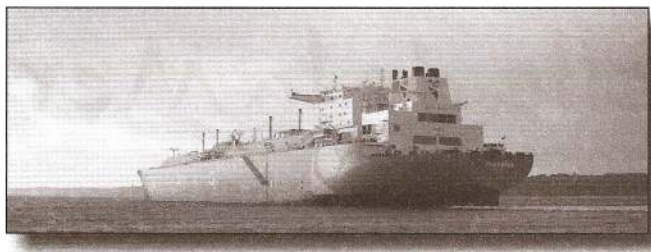
Quatre thèmes donc, avec des possibilités de parler, de faire passer nos messages sur la formation des futurs marins, officiers et capitaines, sur la création d'un organisme de garde-côtes européen, sur la défense des capitaines, sur le sous-équipement de certains ports (y compris européens) en matière de lutte contre la pollution opérationnelle, de réglementation plus ou moins suivie en matière de sécurité et de sûreté maritime. Tous ces sujets sont, il me semble, de nature à faire évoluer positivement la lutte contre les pollutions maritimes accidentelles et opérationnelles, mais surtout la formation.

A noter cependant que dans la plupart des régions, les réunions n'auront pas vraiment servi à aborder les problèmes sous un nouvel angle. Le refrain qui consiste à rejeter toutes les fautes sur les capitaines pollueurs et voyous aura été bien seriné. Nous avons été invités à participer principalement aux groupes de réflexion 3 et 4. Les quelques participants de l'AFCAN à ces rencontres ont pu s'exprimer, mais avec en sortie le sentiment d'avoir encore une fois parlé dans le vide. Que tout était déjà «joué» d'avance. Que les éventuelles décisions étaient déjà prises. Pas vraiment l'impression que pour les professionnels de la mer, cela aura fait avancer les choses.

J'espère vraiment me tromper. Bon vent, belle mer

Cdt Hubert ARDILLON
Président

PRÉCIS DE CONNAISSANCES ADMINISTRATIVES MARITIMES



I - LES GRANDES LIGNES DE L'ORGANISATION MARITIME ET JUDICIAIRE FRANÇAISE

A - L'administration maritime française

L'administration maritime française est rattachée au ministère chargé des transports lequel est actuellement le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire.

L'administration maritime française se compose de :

- Au niveau du ministère : la direction des affaires maritimes,
- Sur le littoral :
 - au niveau départemental ou interdépartemental : les directions départementales et interdépartementales des affaires maritimes et les services des affaires maritimes pour les collectivités d'outre-mer (Mayotte, Saint-Pierre-et-Miquelon, Nouvelle Calédonie, Polynésie française),
 - au niveau régional : les préfets maritimes et les directions régionales des affaires maritimes.

La Direction des Affaires Maritimes élabore les orientations de la politique des pouvoirs publics dans le secteur maritime.

Les directions départementales et interdépartementales des affaires maritimes assurent la gestion administrative des gens de mer et des navires, contrôlent l'application de la législation maritime.

Les directions régionales des affaires maritimes favorisent le développement économique du secteur maritime et ont des compétences en matière de formation maritime.

Les directions régionales des affaires maritimes ont autorité sur les centres de sécurité des navires qui traitent de l'ensemble des problèmes de sécurité des navires. Les inspecteurs de la sécurité des navires qui travaillent au sein des centres de sécurité des navires sont en charge du contrôle de la réglementation technique relative au navire et ont également compétence en matière de santé et de sécurité. Des inspecteurs du travail, rattachés au ministère du travail, sont chargés de faire respecter la réglementation du travail maritime et de constater les infractions à celle-ci.

Les préfets maritimes et les directions régionales des affaires maritimes ont également autorité sur les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS, en anglais : maritime rescue coordination center, MRCC). Leurs missions sont notamment la coordination des opérations de recherche et de sauvetage, la diffusion des renseignements de sécurité maritime, la surveillance des pollutions marines et du trafic maritime.

Enfin, l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM) gère le régime social des marins navigant à bord des navires français sous réserve d'exceptions.

B - L'organisation judiciaire française

Le procureur de la République est le magistrat chargé d'exercer les poursuites. Il représente l'intérêt public. Il contrôle les enquêtes pénales menées par les officiers de polices judiciaires ou par d'autres personnes comme par exemple le capitaine.

Le procureur de la République mène l'enquête seul ou en coordination avec un juge d'instruction. A la phase d'enquête ou d'instruction, succède, le cas échéant, la phase de jugement.

Les juridictions de jugement sont :

- La Cour d'assises pour les crimes ;
- Le tribunal correctionnel pour les délits ;
- Le tribunal de police pour les contraventions.

De plus, il existe une juridiction spécialisée pour juger les infractions spécifiquement maritimes (abordage, échouement) prévues dans le code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Cette juridiction s'appelle le tribunal maritime commercial. Par exception à la compétence du procureur de la République, dans la majorité des cas, les poursuites sont exercées par l'administrateur des affaires maritimes.

Le nombre d'années d'emprisonnement et le montant de l'amende permettent de distinguer les différentes infractions. La distinction se fait de la manière suivante :

- les crimes sont punis d'une peine de réclusion criminelle égale ou supérieure à 15 ans pour les personnes physiques ;
- les délits sont punis d'une peine d'emprisonnement maximale de 10 ans ou d'une amende supérieure à 3750 euros ;
- les contraventions sont punies d'une amende n'excédant pas 3000 euros ou d'une peine restrictive de droits comme la confiscation de la chose qui a servi à commettre le délit ou qui en est le résultat.

II - LES DOCUMENTS DE BORD NÉCESSAIRES À LA NAVIGATION MARITIME

A - Le rôle d'équipage

Le rôle d'équipage, délivré par l'administration des affaires maritimes, est un titre de navigation obligatoire pour les navires qui pratiquent la navigation maritime (commerce, pêche ou plaisance) et dont l'équipage est composé de marins professionnels.

Le rôle d'équipage constitue un document permettant de contrôler l'application de la réglementation relative à l'exercice de la profession de marin, à la composition de l'équipage et au navire. Il permet également d'enregistrer les services des marins et de déterminer leurs droits sociaux.

Le rôle d'équipage est valable pour une année et est renouvelé automatiquement. Le rôle d'équipage à bord du navire se compose de divers documents retraçant les événements à bord intervenus dans l'année tels que les listes d'équipages, les listes des marins débarqués, la ou les décisions d'effectif (voir la définition ci-dessous au point 4 de la section B.1.) et tout autre document prévu par la réglementation.

La liste de l'équipage est le document de base fournissant aux autorités d'un État les renseignements relatifs au nombre et à la composition de l'équipage à l'arrivée et au départ du navire.

B - Les documents de bord liés à la sécurité et à la sûreté du navire

Les documents de bord liés à la sécurité du navire figurent dans le décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution et dans les divisions annexées à l'arrêté du 23 novembre 1987 (ces textes intègrent en droit français la convention SOLAS). Les documents de bord liés à la sûreté du navire figurent dans le décret n° 2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires (ce texte intègre en droit français le code ISPS).

a - Les titres de sécurité et les certificats de prévention de la pollution figurant dans le décret n° 84-810 du 30 août 1984

Les navires français doivent avoir à bord les documents suivants :

- le permis de navigation ;
- le certificat de franc-bord ;
- les certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution ;
- la décision d'effectifs.

- 1 - **Le permis de navigation** est délivré dans la mesure où tous les autres certificats de sécurité et de prévention de la pollution sont en cours de validité. Ce permis est délivré, après visite, par le président de la commission de visite de mise en service. Il est renouvelé annuellement, après visite, par le président de la commission de visite périodique. **Le capitaine** prend connaissance du permis de navigation et des restrictions éventuelles à l'exploitation du navire qui sont mentionnées dans ce document (par exemple : nombre de personnes à bord).
- 2 - **Le certificat national de franc-bord** pour les navires à passagers et pour les navires d'une longueur supérieure ou égale à 12 mètres est délivré pour une durée maximale de cinq ans et, pendant sa période de validité, est visé annuellement.
- 3 - **Les certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution** sont délivrés par le président de la commission de visite de mise en service. Ils sont visés annuellement et renouvelés par le président de la commission de visite périodique.
- 4 - **La décision d'effectif** : l'armateur fixe l'effectif des marins à bord. Cet effectif doit être suffisant en nombre et en qualité pour assurer la sécurité de la navigation, de l'équipage et le respect des règles relatives à la durée du travail. L'armateur présente une décision d'effectif comprenant une liste des marins au visa de l'administration maritime (le visa constitue l'approbation de l'administration maritime).

Tout navire français stationnant dans les limites d'un port français peut être soumis à une visite imprévue effectuée par un inspecteur de la sécurité des navires, qui peut interdire ou ajourner le départ d'un navire. Le capitaine doit autoriser cette visite et respecter la décision de l'inspecteur de la sécurité des navires.

b - Les documents figurant dans les divisions annexées à l'arrêté du 23 novembre 1987

- 1 - **Le manuel d'exploitation du navire** définit les conditions d'exploitation du navire.
- 2 - **Le dossier de stabilité** indique le comportement du navire en fonction du chargement et des conditions de ballast.
- 3 - **Le registre des appareils de levage** décrit les appareils de manutention à bord du navire. Le capitaine doit vérifier que la liste des appareils de levage est à jour.

c - Les titres de sûreté maritime (décret n° 2007-937 du 15 mai 2007)

Les navires effectuant du trafic maritime international et certains navires à passagers doivent avoir à bord :

- l'acte d'approbation du plan de sûreté du navire ;
- le certificat international de sûreté.

L'armateur définit le plan de sûreté du navire et se charge d'obtenir, auprès de l'administration maritime, l'acte d'approbation du plan de sûreté du navire et le certificat international de sûreté.

C - La tenue des documents de bord

Le capitaine est en mesure de tenir les documents de bord suivants :

(Les documents de bord listés dans cette subdivision C de la partie II sont les principaux documents de bord sous la responsabilité du capitaine.)

a - les documents relatifs à la direction du navire

Le journal de mer rend compte des événements importants intervenus au cours du voyage et comporte les indications météorologiques et nautiques d'usage. Il est rempli et signé chaque jour par le capitaine.

Le livre de bord est visé chaque jour par le capitaine et regroupe :

- le journal passerelle ;
- le journal machine ;
- le journal radio.

Le journal passerelle mentionne :

- les faits relatifs à la sécurité du navire et à la navigation, consignés par ordre chronologique ;
- les conditions météorologiques ;
- tous les événements intéressant la sauvegarde de la vie humaine en mer ;
- les renseignements relatifs à la conduite du navire et à la tenue de l'es-time. Ces renseignements y figurent avec précision ;
- les consignes du capitaine à l'usage des officiers de quart sur la passerelle.

Le journal machine est tenu sous l'autorité du chef mécanicien qui y consigne par ordre chronologique tous les faits concernant le fonctionnement et l'entretien de l'appareil propulsif. Les navires dotés d'imprimantes éditant automatiquement l'équivalent du journal machine sont dispensés de remplir le journal machine.

Le rapport de mer (modèle ci-joint en annexe I, page 8) est établi par le capitaine lorsqu'au cours du voyage, des événements extraordinaires, concernant le navire, les personnes à bord ou la cargaison, surviennent (événements extraordinaires s'entendant de tous événements ou faits qui n'ont pas lieu habituellement dans le cadre de la navigation).

Le rapport de mer relate dans des termes précis et objectifs le déroulement des événements extraordinaires (notamment en mentionnant les indications météorologiques et nautiques d'usage), les dommages éventuels subis et comporte éventuellement une protestation contre des actes ou des faits qui sont considérés comme la cause des événements.

Le rapport de mer se termine par l'affirmation par le capitaine de son caractère sincère et véridique. Le capitaine dépose le rapport de mer au greffe du tribunal de commerce du port où le navire fait escale. Si le navire fait escale dans un port étranger, le rapport de mer est remis à l'autorité consulaire française.

Le rapport de mer se termine par la phrase suivante : *« J'affirme le présent rapport sincère et véridique, me réservant la faculté de l'amplifier si besoin est, et je le dépose au greffe du tribunal de commerce de... (mentionner la ville) pour servir et valoir ce que de droit. »*

Le capitaine doit remettre ce rapport dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port. Sauf nécessité pour le navire ou la cargaison, il ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport et répondu aux demandes d'instruction et de vérification éventuellement ordonnées par l'autorité compétente.

Conformément à la convention MARPOL, **le cahier d'enregistrement des hydrocarbures** mentionne le rejet des hydrocarbures en mer.

Enfin, **le journal de pêche** se trouve à bord de chaque navire de pêche et relate tous les événements relatifs à la pêche.

b - Les documents relatifs à la gestion de l'équipage

Le capitaine (ou le patron de pêche ou l'employeur) rédige un **rapport de blessure, maladie ou décès** pour toute maladie et décès constatés à bord ou pour tout accident du travail sur le formulaire CGP 102 de l'ENIM (modèle ci-joint en annexe II, page 9). Un certificat médical décrivant l'état de santé du marin doit être joint dans une enveloppe cachetée et marquée confidentielle. En cas de disparition du marin, le capitaine établit également un rapport.

Le registre des réclamations : ce registre est tenu par le capitaine et sert à enregistrer les réclamations des membres de l'équipage.

Le capitaine organise le travail à bord du navire. A cet effet, il établit le **tableau de service** et le **registre des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins**.

Le tableau de service est annexé au livre de bord (également appelé journal de bord) et affiché dans les locaux réservés à l'équipage. Le tableau indique pour chaque fonction :

- i - Le programme de service à la mer et au port ;
- ii - Le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos, prescrits par la réglementation ou la convention collective applicable.

Les modifications apportées à ce tableau en cours de voyage sont mentionnées dans le livre de bord et affichées dans les locaux de l'équipage.

Le capitaine tient ce tableau à disposition de l'inspecteur du travail en charge du suivi du navire ou le lui communique sur sa demande, par voie de courrier électronique ou autre moyen.

Le registre des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins détaille individuellement pour chaque marin les heures travaillées ou les repos pris. Ce registre est visé initialement par l'inspecteur du travail en charge du suivi du navire puis une fois par an, ainsi que chaque fois qu'il le juge utile. Il doit lui être présenté ou communiqué sur sa demande, par voie de courrier électronique ou autre moyen.

Le capitaine ou son représentant remet à chaque marin une copie du registre le concernant. Cette copie doit être signée par le capitaine ou son représentant et par le marin.

III - LES PRÉROGATIVES DE PUISSANCE PUBLIQUE

Les prérogatives de puissance publique du capitaine comprennent :

- les pouvoirs de sécurité et d'enquête en cas d'infractions pénales commises à bord de navires ;

- les pouvoirs en matière de discipline ;
- les pouvoirs en matière de sûreté maritime ;
- les compétences en matière de l'état civil et de notariat.

A - Les pouvoirs de sécurité et d'enquête en cas d'infractions pénales (articles 28 à 30 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande)

a - Les pouvoirs de sécurité

Conformément à l'article 28 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, le capitaine peut prendre toutes mesures nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire, de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.

A cet effet, il peut notamment consigner dans un lieu clos toute personne présentant un danger pour elle-même ou pour les autres personnes embarquées (cas d'une personne ayant des crises de démence) ou pour le navire dans les conditions explicitées ci-dessous.

b - Le déroulement de l'enquête

Les compétences attribuées à l'administrateur des affaires maritimes dans le code disciplinaire et pénal de la marine marchande sont exercées par le **directeur départemental des affaires maritimes**.

Lorsque le capitaine a connaissance d'un crime, d'un délit ou d'une tentative de crime ou de délit commis à bord du navire, il ouvre une enquête. Dans des cas rares, le capitaine fait des actes d'enquête à la demande du procureur de la République et conformément à ses instructions.

L'enquête du capitaine sert à conserver les preuves du crime ou du délit et à en rechercher les auteurs. Le capitaine inscrit ses constatations et ses diligences, c'est-à-dire les mesures prises, au **livre de discipline**.

En cas de crime ou de délit puni d'une peine d'emprisonnement (par exemple : vol, trafic de stupéfiants etc. : se reporter au code pénal ou au code disciplinaire et pénal de la marine marchande pour connaître les peines applicables), le capitaine dispose des pouvoirs suivants :

- faire toutes **constatations** utiles et veiller à la conservation des indices susceptibles de disparaître et de tout ce qui peut servir à la manifestation de la liberté (article 54 du code de procédure pénal). A cette fin, il saisit les divers objets (armes, vêtements, instruments etc.) se rapportant à l'infraction et qui se trouvent sur les lieux ;
- interdire à toute personne de **modifier l'état des lieux** sans son consentement (article 55 du code de procédure pénal) ;
- faire appel à **toutes personnes qualifiées** afin de procéder à des constatations ou à des examens techniques et scientifiques (article 60 du code de procédure pénal). Après avoir désigné ces personnes qualifiées, le capitaine leur demande d'écrire dans le livre de discipline qu'elles prêtent serment d'apporter leur concours à la justice en leur honneur et en leur conscience ;
- interdire à toute personne de **s'éloigner** du lieu de l'infraction jusqu'à la fin de l'enquête (article 61 du code de procédure pénal) ;
- appeler et **entendre toute personne** susceptible de fournir des renseignements sur les faits (article 62 du code de procédure pénal). Les personnes ainsi convoquées sont tenues de comparaître au besoin par la contrainte. Le capitaine inscrit leurs déclarations sur le livre de discipline. Les personnes peuvent également écrire leurs observations et signent le livre de discipline à la suite des mentions du capitaine et de leurs éventuelles observations ;
- effectuer **des perquisitions et saisir les pièces à conviction** (articles 56 et 59 du code de procédure pénal). Les perquisitions se déroulant dans des lieux de vie à usage privatif (exemple : cabines de l'équipage ou des passagers) doivent se faire en présence des personnes chez lesquelles elles ont lieu ou à défaut, en présence de leur représentant ou de témoins requis par le capitaine. Les perquisitions ne peuvent commencer que de jour c'est-à-dire après 6 heures et avant 21 heures. Les objets saisis doivent être immédiatement inventoriés et placés sous scellés (articles 56 et 59 du code de procédure pénal) ;
- ordonner, soit à la demande du procureur de la République compétent soit après avoir demandé et obtenu l'accord du procureur de la République, la **consignation** d'une personne, membre d'équipage ou passager, mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord (articles 29 et 30 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande). La consignation est le maintien de la personne dans un lieu fermé. Le principe est l'autorisation de la consignation par le procureur de la République. Cette autorisation est donnée avant la consignation sauf en cas d'urgence.
En cas d'urgence c'est-à-dire lorsque la consignation de la personne doit être

immédiate afin de préserver le navire, la cargaison ou les personnes à bord, le capitaine ordonne la consignation sans autorisation préalable du procureur de la République mais dès le début de la consignation, en informe le procureur de la République et lui demande son accord. Si le procureur de la République refuse d'autoriser la consignation, le capitaine met fin à la consignation.

Cette consignation obéit à plusieurs règles :

- Elle n'est possible que si les aménagements du navire le permettent c'est-à-dire s'il existe un local fermé présentant des conditions suffisantes de confort et d'espace.
- Le mineur doit être séparé de toute autre personne consignée c'est-à-dire d'un autre mineur ou d'un adulte.
- La durée de la consignation doit être strictement nécessaire à la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord c'est-à-dire que la consignation doit cesser une fois que la personne ne présente plus de danger. C'est le procureur de la République qui ordonne la fin de la consignation. Lorsque le navire rejoint un port français, le capitaine remet la personne consignée aux autorités judiciaires françaises conformément aux instructions qui lui seront données.

Lorsque le capitaine ouvre une enquête, il en informe sans délai le **CROSS (MRCC en anglais) Gris-Nez** et lui indique la position du navire ainsi que le lieu, la date et l'heure prévus de la prochaine escale.

Le Cross Gris-Nez en informe les affaires maritimes du prochain port d'escale si le port d'escale est un port français ou les affaires maritimes du port d'immatriculation du navire si le port d'escale est un port étranger. Les affaires maritimes contactent le procureur de la République qui peut ordonner le déroutement du navire.

Les affaires maritimes en informent sans délai le procureur de la République qui peut ordonner le déroutement du navire.

En ce qui concerne les **contraventions** commises à bord, le capitaine les mentionne sur le livre de discipline. Il remet le livre de discipline à la direction départementale ou interdépartementale des affaires maritimes du premier port d'escale si le port d'escale est un port français ou à la direction départementale ou interdépartementale des affaires maritimes du port d'immatriculation si le port d'escale est un port étranger. Celle-ci le transmet au Procureur compétent.

c - Les suites de l'enquête

Une fois l'enquête terminée, le capitaine transmet sans délai les pièces de l'enquête :

- si la première escale du navire a lieu dans un port français : au directeur départemental/interdépartemental ou au chef de service des affaires maritimes, dont dépend ce port ;
- si la première escale du navire a lieu dans un port étranger : à l'autorité consulaire française.

Une fois les pièces de l'enquête transmises, les autorités françaises décident ou non de renvoyer les personnes soupçonnées d'avoir commis une infraction devant le tribunal ou la Cour compétente.

Dans le cas d'une escale du navire dans un port étranger, l'autorité consulaire française se rend à bord du navire. Elle constate les mesures prises par le capitaine et vérifie les conditions de consignation des personnes si le capitaine a ordonné des mesures de consignation. L'autorité consulaire peut procéder à une enquête complémentaire et peut demander au procureur de la République une mesure de contrainte (par exemple, pour éviter que les personnes mises en cause ne quittent le navire). Le procureur de la République peut, alors, ordonner le maintien à bord des personnes mises en cause en vue de leur rapatriement.

B - Les pouvoirs en matière de discipline (articles L. 5531-1 à 5531-4 du code des transports et décret n° 60-1193 du 7 novembre 1960)

Le capitaine a autorité sur toutes les personnes embarquées à quelque titre que ce soit, c'est-à-dire sur les membres d'équipage et sur les passagers, pour prendre des mesures nécessaires au maintien de l'ordre, de la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison. Les mesures nécessaires consistent à utiliser tout moyen de coercition utile (à l'exception des mesures de consignation qui ne peuvent être ordonnées que par le procureur de la République dans les conditions mentionnées aux sections A.1. et A.2.) et à ordonner aux personnes embarquées de lui apporter leur aide. Il mentionne les circonstances et les mesures prises au **livre de discipline**.

Ces compétences générales en matière de sécurité précisent l'article 28 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande (se reporter ci-dessus à la section A.1.).

a - Les fautes disciplinaires

Le capitaine est investi d'une compétence plus spécifique en matière de fautes disciplinaires commises à bord par l'équipage.

Les fautes disciplinaires sont classées en fautes légères et en fautes graves.

Les **fautes légères** ont peu de conséquences sur la sécurité du navire. Ce sont, par exemple :

- la désobéissance à tout ordre sans sommation formelle faite par un supérieur ;
- les querelles et les disputes sans conséquences dommageables ;
- l'absence irrégulière du service à bord, n'excédant pas 4 heures ;
- l'ivresse à bord sans désordre et qui n'a pas eu lieu pendant le quart (l'ivresse à bord pendant le quart est puni de six mois d'emprisonnement selon l'article 56 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande).

Les **fautes graves** peuvent avoir des conséquences sur la sécurité du navire. Ce sont, par exemple :

- toute faute professionnelle de nature à nuire à la sécurité du navire ;
- le refus d'obéir ou la résistance à tout ordre de service, après sommation formelle faite par un supérieur ;
- l'ivresse à bord avec désordre mais qui n'a pas lieu pendant le quart (l'ivresse à bord pendant le quart est puni de six mois d'emprisonnement selon l'article 56 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande) ;
- l'absence irrégulière du service à bord excédant 4 heures ;
- la négligence dans un service de quart ou de garde, notamment le fait de s'être endormi à la barre qui n'a pas entraîné de dommages pour le navire ou pour l'équipage.

b - Les sanctions

Les sanctions sont :

- pour les fautes légères : le blâme, la consigne à bord (c'est-à-dire l'interdiction pour les membres d'équipage de descendre du navire) pendant quatre jours maximum ;
- pour les fautes graves : l'amende de 3 à 45 euros pour les officiers et de 0,75 à 15 euros pour le reste de l'équipage), la consigne à bord pendant huit jours maximum.

L'autorité compétente pour infliger la sanction en cas de faute légère est le **capitaine** et, en cas de faute grave, le **directeur départemental des affaires maritimes**.

c - La procédure

Pour les fautes légères : le capitaine interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés dans les vingt-quatre heures et entend tous les témoins.

Le capitaine mentionne sur le livre de discipline la nature de la faute, les noms et les déclarations des témoins, les explications de l'intéressé et la sanction qu'il a prise. Puis l'intéressé lit les mentions le concernant sur le livre de discipline et le signe. S'il refuse de signer, son refus de signer est indiqué sur le livre de discipline.

Pour les fautes graves : Le capitaine procède à une enquête. Il interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend tous les témoins.

Les résultats de l'enquête figurent dans un procès-verbal, signé des témoins qui précise la nature de la faute, reprend les noms et les déclarations des témoins ainsi que les explications de l'intéressé. Puis, l'intéressé lit le procès-verbal et le signe. S'il refuse de signer, son refus de signer est indiqué. Ce procès-verbal est transcrit c'est-à-dire recopié dans le livre de discipline. Le capitaine transmet alors le dossier de son enquête au **directeur départemental des affaires maritimes** qui prend la sanction. Le capitaine écrit la sanction dans le livre de discipline.

A chaque fois qu'une faute disciplinaire est commise, le capitaine fait viser le livre de discipline par les services des affaires maritimes.

C - Les pouvoirs en matière de sûreté maritime (décret n° 2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires)

Le plan de sûreté du navire (document à bord du navire, se reporter à la section B.2. de la partie II) décrit notamment les mesures permettant de faire face à une menace contre la sûreté du navire, d'interdire l'introduction à bord d'armes, d'explosifs ou de tout objet dangereux, de réglementer la circulation dans les zones d'accès restreintes etc.

Le capitaine est responsable de l'application du plan de sûreté du navire en mer et au port. Il a autorité sur l'agent de sûreté du navire qui est chargé de

la mise en œuvre des mesures de sûreté à bord du navire. L'agent de sûreté du navire est désigné par l'armateur.

L'agent de sûreté du navire coordonne la mise en œuvre du plan de sûreté du navire avec l'agent de sûreté de la compagnie (également désigné par l'armateur) et l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

Avant d'entrer dans un port étranger, l'agent de sûreté du navire ou le capitaine prend contact avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire pour connaître le niveau de sûreté du port. Si le niveau de sûreté du port est supérieur à celui du navire, des mesures doivent être prises pour aligner le navire sur le niveau de sûreté de ce port.

Enfin, le capitaine prend toute mesure nécessaire au maintien de la sécurité et de la sûreté du navire. A ce titre, il peut refuser d'embarquer des passagers ou leurs effets, ainsi que des marchandises.

D - Les compétences en matière de l'état civil et de notariat

Le capitaine a le pouvoir de dresser l'acte constatant la naissance ou le décès, de recevoir les testaments des personnes à bord lorsque la naissance ou le décès ou la déclaration de l'auteur du testament intervient :

- pendant un voyage maritime ou,
- pendant une escale dans un port étranger lorsqu'il n'existe pas d'agent diplomatique ou consulaire français compétent pour établir ces actes.

L'acte de naissance ou de décès, le testament doivent mentionner les circonstances dans lesquelles il a été dressé.

a - Les actes de naissance et de décès (articles 59 et 86 du code civil)

Les délais pour dresser les actes à partir de l'événement sont :

- trois jours pour les actes de naissance ;
- 24 heures pour les actes de décès.

L'**acte de naissance** est dressé sur la déclaration du père s'il est à bord ou de toute personne ayant assisté à l'accouchement. Cet acte comporte les mentions suivantes :

- le jour, l'heure et le lieu de la naissance, le sexe de l'enfant ;
- les prénoms qui lui sont donnés ;
- le nom de famille, suivi le cas échéant de la mention de la déclaration conjointe de ses parents quant au choix effectué ;
- les prénoms, noms, âges, professions et domiciles des père et mère et, si le déclarant n'est pas le père, ceux du déclarant. Si les père et mère de l'enfant ou l'un d'eux ne souhaitent pas apparaître sur l'acte de naissance, le capitaine n'en fait pas mention.

L'**acte de décès** indique dans la mesure du possible :

- le jour, l'heure et le lieu de décès ;
- les prénoms, nom, date et lieu de naissance, profession et domicile de la personne décédée ;
- les prénoms, noms, professions et domiciles de ses père et mère ;
- les prénoms et nom de l'autre époux, si la personne décédée était mariée ;
- les prénoms, nom, âge, profession et domicile du déclarant, son lien de parenté éventuel avec le défunt (cette mention n'est nécessaire que si le décès a été déclaré au capitaine par une personne possédant des informations sur l'identité du défunt).

Le capitaine remettra l'acte de naissance ou de décès dès que possible aux autorités maritimes françaises ou à l'autorité consulaire si le navire fait escale dans un port étranger.

b - Les testaments (article 988 et suivants du code civil)

Les testaments des personnes présentes à bord sont reçus par le capitaine, en présence de deux témoins, assisté du second du navire ou à défaut d'un autre membre de l'équipage.

Le testament est dicté au capitaine par le déclarant (celui qui exprime sa volonté par testament). Puis, le capitaine lit le testament qu'il a écrit au déclarant. Le testament est, alors, signé par le déclarant, le capitaine, le second et les témoins.

Le capitaine lit l'article 994 du code civil indiquant que la durée de la validité est de six mois après le débarquement de l'intéressé. Puis, le capitaine fait mention de cette lecture dans le testament.

Le testament est établi en deux originaux. Le capitaine les remettra sous enveloppe cachetée (une enveloppe cachetée par original du testament) à l'autorité maritime française lorsqu'il fera escale dans un port français. Il a également la possibilité de remettre l'un des originaux à l'autorité consulaire si le navire fait escale dans un port étranger et d'adresser le second original à la direction des affaires maritimes à Paris.

Annexe 1 : Exemple de rapport de mer

Sujet :

Vous commandez le pétrolier Rigel battant pavillon français armé par la compagnie Oilsupply. Vous avez appareillé du Golfe Persique à destination de Rotterdam avec un chargement de 150000 t de pétrole brut. Le 17 juin, vous entrez dans le dispositif de séparation de trafic d'Ouessant. Peu de temps après être sorti de ce dispositif, la visibilité se réduit progressivement et devient pratiquement nulle. Vous pointez sur le radar un navire qui vous rattrape sur votre secteur bâbord arrière et qui a une route d'abordage franc. Vous manœuvrez conformément au règlement mais vous remarquez peu après que la route du navire observé est toujours une route d'abordage. Ce navire se trouve alors à 0,2 mille de vous et malgré une ultime manœuvre, il vous aborde au niveau de votre poupe. La voie d'eau qui s'ensuit se limite au peak AR. Vous décidez de rejoindre le port du Havre par vos propres moyens. Le navire qui vous a abordé, ayant aussi une voie d'eau limitée, a pu continuer sa route et accoste au Havre qui est son port de destination.

A l'arrivée dans ce port vous rédigez votre rapport de mer.

Compagnie Euro Tankers SA

M/T Rigel

Voyage n° 7/93

Bord, le 18 juin 1993

Je soussigné Jean Haddock (*ce nom est un exemple, le remplacer*), Capitaine de 1ère classe de la Navigation Maritime, capitaine du navire Rigel armé au long cours, ayant pour port d'attache le Havre et appartenant à la compagnie de navigation Euro Tankers SA, dont le siège social est situé à Paris, déclare avoir appareillé de Barhein le 16 mai 1993 à destination de Rotterdam muni de mes expéditions, le navire étant en bon état de navigabilité, les essais réglementaires et les vérifications effectués avant le départ ayant confirmé le bon fonctionnement des appareils et aides à la navigation, panneaux bien condamnés, portes étanches bien fermées, grues bridées à leur poste de mer, équipage au complet composé de 23 hommes, chargé de 150000 tonnes de pétrole brut, les tirants d'eau étant, au départ, de 18,30m à l'arrière et 15,60 à l'avant.

Quitté le quai à 22h40 heure locale (TU+3), aidé d'un pilote et assisté de 4 remorqueurs.

Passé le détroit d'Ormuz le 18 mai et le Cap de Bonne Espérance le 31 mai, où la navigation assistée du radar n'a révélé aucun dysfonctionnement de celui-ci.

Pris le DST (dispositif de séparation du trafic, en anglais : trafic separation skim) au large d'Ouessant le 17 juin à 14h30 (TU+2) en empruntant la voie réservée aux navires transportant des matières dangereuses, la navigation dans cette zone impliquant la mise en route de 2 radars et la veille permanente des canaux VHF 12 et 16.

La navigation se déroule sans difficulté par un temps clair et une visibilité de 10 milles, à la vitesse de 12,5 nœuds.

Sorti du DST (dispositif de séparation du trafic) à 18h06. Vers 18h30, la visibilité diminue progressivement pour devenir pratiquement nulle à 19h00. Toutes les dispositions requises par cette nouvelle situation sont prises : vitesse de sécurité de 8 nœuds, machines parées pour manœuvrer, quart doublé, feux et signaux sonores réglementaires en route, utilisation des radars en anti-collision sur une échelle de 6 milles, pointage manuel des échos. Cap au 072.

A 19h18, détection au radar uniquement d'un écho à 6 milles, son relèvement vrai étant au 280.

L'observation et le pointage de cet écho indiquent qu'il s'agit d'un navire rattrapant, faisant route au 095 à la vitesse de 20 nœuds.

Il est en route d'abordage et son TCPA (time to closest point of approach) est de 30 minutes.

A 19h33, l'écho est à 3 milles, toujours en route d'abordage. Son TCPA est désormais de 15 minutes.

Je décide d'entreprendre une manœuvre d'anti collision franche et effectuée largement à temps, consistant en un changement de cap sur tribord. Venu au 120.

En fin de giration, et après un nouveau pointage de cet écho sur 6 minutes, il apparaît qu'il est venu aussi sur sa droite et qu'il se trouve toujours en route d'abordage. Sa vitesse reste inchangée.

A 19h45, il n'est plus qu'à 0,2 milles, et j'émet 5 coups brefs de sifflet tout en venant en grand sur tribord pour éviter la collision.

Malgré cela, l'autre navire nous aborde à 19h46 sur tribord au niveau de la poupe. Notre position est alors à 52°03'N, 001°45'W.

Machines stoppées, nos deux navires établissent un contact VHF, sur 16 puis sur 69. Le navire abordeur se trouve être un porte conteneurs, le Fangio of the Seas (Palerma) en route de Cork pour le Havre avec 2700 EVP à son bord.

La ronde effectuée par mon bosco met en évidence une voie d'eau importante, mais contenue dans le peak arrière.

Le Fangio of the Seas ne déclare que la présence d'une légère voie d'eau.

A 20h00, aucun des deux navires n'ayant besoin d'assistance, le Fangio of the Seas bat en arrière pour se désengager.

A 20h15, je contacte le CROSS compétent par radio VHF. Je lui déclare la situation d'abordage et n'avoir besoin d'aucune assistance. Je lui rends compte de la suite. Je fais un point de situation toutes les heures jusqu'au port de destination, le Havre car au vu de l'importance des dommages subis par la structure de notre navire, je décide de faire route vers le Havre afin d'y effectuer les réparations nécessaires.

Etant donné la violence de la collision et l'importance des dégâts survenus dans les formes arrière du Rigel, je fais d'ores et déjà toutes réserves concernant les avaries qui pourraient être constatées ultérieurement tant au navire qu'à la cargaison. Je proteste contre le capitaine du Fangio of the Seas qui, en venant à droite alors que son statut de navire rattrapant l'autorisait à venir à gauche, a créé une situation rapprochée menant à l'abordage décrit ci dessus.

J'affirme le présent rapport sincère et véritable, me réservant la faculté de l'amplifier si besoin est, et je le dépose au greffe du Tribunal de Commerce du Havre pour servir et valoir ce que de droit.

Jean Haddock



1/1



RAPPORT DE BLESSURE, MALADIE OU DÉCÈS

N° 50707#01

NOTICE D'INFORMATION

Le rapport de blessure, maladie ou décès doit être établi pour toute maladie constatée à bord ou tout accident du travail, même si l'état de la victime ne justifie pas son débarquement.

La disparition d'un marin doit également, sauf cas de force majeure, faire l'objet d'un rapport, la Caisse Générale de Prévoyance acceptant alors tout document susceptible d'apporter la preuve de l'événement (procès-verbal de disparition par exemple).

Il est souhaitable qu'un rapport soit rédigé même en cas de guérison du marin sans traces apparentes avant le débarquement. A défaut, mention de l'accident ou de la maladie devra être portée au journal de bord.

Afin de garantir au mieux les droits de la victime, le rapport sera déposé auprès de l'autorité maritime ou consulaire, dès l'arrivée du navire au port.

TEXTES DE RÉFÉRENCE

Décret du 17 juin 1938 modifié relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins

Article 9 - L'accident professionnel s'entend d'un événement imprévisible et soudain au cours ou à l'occasion du travail afférent au métier de marin et entraînant, pour la victime, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux.

L'accident doit être immédiatement constaté par un rapport de l'employeur, du capitaine ou du patron.

Ce rapport, auquel est joint un certificat médical décrivant l'état de santé du marin, est remis à l'autorité maritime ou consulaire du lieu de travail, du lieu de mouillage ou du premier port où aborde le navire.

A défaut de production de ce rapport, si l'origine professionnelle de l'accident est établie, les prestations dues en exécution des dispositions ci-après pourront être mises à la charge de l'armateur.

Article 22 - La maladie survenue en cours de navigation est constatée par un rapport du capitaine ou du patron.

Ce rapport, auquel est joint un certificat médical décrivant l'état de santé du marin, est remis à l'autorité maritime ou consulaire du lieu de travail, du lieu de mouillage ou du premier port où aborde le navire.

A défaut de production de ce rapport, les prestations dues en exécution des dispositions ci-après pourront être mises à la charge de l'armateur.

Loi du 13 décembre 1926 modifiée portant Code du travail maritime

Article 79 - Le marin est payé de ses salaires et soigné aux frais du navire, s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade, pendant le cours de son embarquement, après que le navire a quitté le port où le marin a été embarqué...

SANCTIONS ENCOURUES

Tout capitaine qui refuse ou néglige, sans motif légitime, de rédiger un rapport de blessure, maladie ou décès est passible de l'amende prévue pour les contraventions de 5ème classe (art.43 de la loi du 17 décembre 1926 portant Code disciplinaire et pénal de la marine marchande).

Quiconque déclarerait comme accident professionnel ou maladie en cours de navigation un événement survenu en dehors du service s'exposerait à des poursuites judiciaires et serait notamment passible de l'amende prévue pour fausse déclaration par l'article L.377-1 du Code de la sécurité sociale, applicable à la Caisse Générale de Prévoyance en vertu de l'article 60 du décret du 17 juin 1938.

CGP102



établissement national des invalides de la marine

SECURITE SOCIALE DES MARINS

1/1



N° 11505*01

RAPPORT DE BLESSURE, MALADIE OU DÉCÈS

- Articles 9 et 22 du décret du 17 Juin 1938 modifié -

JE SOUSSIGNÉ (1)

EMBARQUÉ SUR (2)

ARMÉ À SOUS LE N° D'IMMATRICULATION | | | | | | | | | |

CERTIFIE EXACTS LES FAITS CI-APRÈS CONCERNANT M.....

IDENTIFIÉ SOUS LE N° | | | | | | | | | | PORTÉ SUR LE RÔLE D'ÉQUIPAGE EN QUALITÉ

DE 1° LIEU (3) DATE | | | | | | | | | |

2° SERVICE MÉDICAL SUR LEQUEL L'INTÉRESSÉ A ÉTÉ DIRIGÉ À SON DÉBARQUEMENT

INDIQUER LA DATE DE CE DÉBARQUEMENT | | | | | | | | | |

EN CAS DE DÉCÈS À BORD, INDIQUER LA DATE DU DÉCÈS | | | | | | | | | |

3° NOM DU MÉDECIN OU DE L'ÉTABLISSEMENT QUI A SOIGNÉ L'INTÉRESSÉ

4° DIAGNOSTIC MÉDICAL (UN CERTIFICAT MÉDICAL DÉCRIVANT L'ÉTAT DE SANTÉ DU MARIN DOIT ÊTRE JOINT SOUS PLI CONFIDENTIEL)

5° INDIQUER LES TROUBLES QU'A PU PRÉSENTER LE MALADE DEPUIS SON EMBARQUEMENT ET LES ÉVÉNEMENTS OU FAITS DE SERVICE QUI ONT PU OCCASIONNER OU AGGRAVER LA MALADIE - EN CAS DE BLESSURE RELATER EN DÉTAIL LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT (4)

6° NOM, PRÉNOMS ET FONCTION DES TÉMOINS DANS LE CAS D'ACCIDENT ET DE CONTAMINATION

EN FOI DE QUOI, J'AI RÉDIGÉ LE PRÉSENT RAPPORT (5) À

le | | | | | | | | | |

VU PAR (6)

À le | | | | | | | | | |

Signature et cachet

(1) Nom, prénoms, qualité (capitaine, patron, employeur ou son représentant ou autorité qui rédige le rapport).

(2) S'il s'agit d'un navire faisant partie d'une flottille, préciser si l'armateur est exonéré des obligations prévues par l'article 79 - 1er alinéa - de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime.

(3) Si c'est à bord, indiquer le point ou le port où se trouvait le navire.

(4) Important : ce paragraphe permet d'imputer ou non au service l'affection en cause et réserve les droits à pension du malade ou de sa famille. A remplir avec soin, même si la maladie paraît bénigne.

N'omettre aucun détail utile (par ex : fatigues exceptionnelles, incidents de mer, circonstances atmosphériques, alimentation, existence d'une épidémie, ou possibilité de contagion).

(5) Destinataires : 1^{er} exemplaire, quartier de rattachement ; 2^e, rôle d'équipage ; 3^e, intéressé ; 4^e, armateur.

(6) Désignation de l'autorité maritime ou consulaire.

THE NAVIGATING IN TIDAL RIVERS, THE ACCESS TO MAJOR locks, AND MOORING PROBLEMS FOR ULCoCs

Compiled by Capt. Marc Proost, M.Naut.Sc. MNI, Individual Member CESMA.



THE NAVIGATING IN TIDAL RIVERS, THE ACCESS TO MAJOR LOCKS AND MOORING PROBLEMS FOR ULCoCs.

- During the last decades a continuous increase of the main dimensions of certain ship types can be observed.
- On the other hand, the dimensions of access channels, rivers, canals and ports frequented by these vessels often do not increase at the same rate.
- As a result, the behaviour of ships arriving at or departing from harbours will increasingly be influenced by waterways restrictions. The asymmetric flow around a ship induced by the vicinity of banks causes pressure differences between port and starboard sides.
- As a result, a lateral force will act on the ship, mostly directed towards the closest bank, as well as a yawing moment pushing her bow towards the centre of the waterway.
- This phenomenon, known as bank effect, depends on many parameters, such as bank shape, water depth, ship-bank distance, ship properties, ship speed and propeller action. A reliable prediction of bank effects is important to determine the limiting conditions in which a ship can safely navigate a waterway. However the knowledge of the bank effects induced by the typical bank geometries is very limited.

OPERATION PRINCIPLE. (SIMULATORS)

- The navigator (pilot, captain, trainee) has to perform an imposed manoeuvre. From the bridge the ship's behaviour can be monitored on the bridge instruments and through the bridge windows. By changing rudder and telegraph settings, and by giving orders to tug masters, the navigator controls the observed ship behaviour. By setting telegraph and rudder tiller, electrical signals are transmitted to the simulation computer where the balance of all forces on the ship is calculated. This results in a continuous update of ship's acceleration, speed and position. Signals are sent to the bridge in order to display this information on the instruments. The radar, ECDIS and outside view are also continuously updated in real time.
- All this is meant to give the navigator the impression of being in charge of a real ship, to make him/her act as natural as possible while executing the manoeuvre.
- The human aspect of navigation is so important that the human being is the only element which is not schematised. It is necessary to take

account of the navigator's experience, but also of the human reactions on ship and environment, which are not always logical or predictable.

FORCE MODULES.

- hydrodynamic forces: powers on hull, rudder ..etc..
- shallow water effects: bottom level in function of location, water level in function of tides
- propulsion: propeller, engine dynamics, bow propeller, stern propeller, defects
- restricted water effects: bank effects
- wave drift: wave height and direction in function of the position
- effects of non-uniform current: current speed and direction in function of position
- contact forces: reaction and friction powers of fenders, pole and quays
- hydrodynamic powers: current effects
- interaction with meeting and overtaking target ships.

NON-VESSEL BOUND FORCES.

- **Wind :**
 - Which position will the vessel be searching, when she becomes non manoeuvrable ?
 - Which is the safe minimum speed whereas the vessel can still keep her course ?
 - How much space in the fairway does the vessel need to achieve a certain ground course ?
 - In which way can the wind be used in favour of the manoeuvre ?
 - Can the manoeuvre under the prevailing wind safely been carried out (meaning, with sufficient power in reserve) ?
- **Current :**
 - With a constant current the influence on the whole submerged surface is the same and the vessel will move in the direction of the current with a fixed heading and speed. In a narrow fairway with differing bottom profile and bends, the forces due to turbulences are the reason that the vessel diverts from the main current direction.
- **Consequences :**
 - The final resultant (moment of forces) is formed by the dry surface resultant force and the forces on the (wet) submerged part and/ or the current. They are determining in order to use additional forces to keep the vessel on her required position (e.g. bow/ stern thrusters, tugboats, mooring lines, anchors).

Consequently as a vessel enters the approaches to a lock coming from a tidal river, sufficient tugboat power should be available in order to deal with the changing forces due to the slowing down of the vessel and the reduction in steering capacity of the vessel.

To increase the knowledge Flanders Hydraulics Research has commissioned the Maritime Division of Ghent University to execute a research program involving bank effects. Both institutions are involved in research of ship manoeuvring in shallow and restricted waters, squat, ship-ship interaction, bank effects, etc. The Flemish Pilots train regularly on the ship manoeuvring simulator of Flanders Hydraulics Research.

For training purposes it is very important to model all significant forces. Due to the lack of knowledge on bank effects induced by sloped and semi-submerged banks an extensive research program was initiated.

PARAMETERS.

An overview of major input parameters is given:

- Speed Propeller Rate, Drift Angle, Rudder Angle, Lateral Distance and Under Keel Clearance (UKC).



MOORING PROBLEMS WITH ULCoCs.(300m +).

• Access to locks and tidal docks :

- PCC is more influenced by wind force and has less inertia.
- A part of the Length and draught other matters are important for tug use :
 - The proportion between dry and wet surface --- drifting which means --- The greater the proportion Dry/ Wet, the faster she will drift e.g. Ballast, full deck cargo....
 - Keel clearance : Small keel clearance --- "blocking effect" Tugs encounter severe problems to shift the vessel in "shallow" water.
 - The "angle of attack" (wind or current influence on the vessel). If this is a big angle, tugs have problems swinging the vessel around.
 - Position of the "sailing point" versus the centre of gravity of the

submerged part will influence the ship which will turn to the weather side, faster in case of more containers on the aft part.

- Bow thrusters are often not in proportion with the deadweight of the vessel, smaller vessels have relatively stronger bow thrusters.
- Becker rudder/ Schilling rudder would be an asset to provide more "lift" instead of power ahead by using its engines.
- Visibility astern is not always that well ---distances are difficult to estimate.
- It is often expected that the vessel has to moor perpendicularly to or from the berth. With crosswind and /or little keel clearance this is very difficult.
- Often there are not sufficient tugboats available, and if there are tugs they are often underpowered.

• Mooring :

- In general Container terminals are not sheltered from the wind.
- Mooring facilities do not satisfy by crosswind. Often works continue with strong wind and there are not sufficient facilities to solve the problem of cross forces due to heavy wind impact.
- Mooring lines are mainly in an unfavourable angle (+ 30°) and vary in length, which means that they vary in tension (and stretch). Long breast lines are merely impossible to put.
- If one mooring line breaks, other follow, as the tension becomes to big. 'Tension winches' can not be used due to unequal mooring line tension.
- It is not the Master who decides how the vessel is safely moored, but the Port Authorities.
- A berth tolerance would be appreciated due to the correct placement of the mooring ropes. Mooring distances between ULCoCs is to small and should be much enlarged, so that the angle of the lines could decrease.
- Ships' crews are often very substandard and do not anticipate, nor understand what is going on due to a lack of training, proper certification and nautical knowledge as a whole. Good communication herein is a crucial factor.

But as everyone knows, safety and quality has its price.

ABORDAGE ENTRE LE SAMCO EUROPE ET LE MSC PRESTIGE COMMENTAIRES SUR LE RAPPORT DU BEA MER

Nous remercions le BEA-mer de prendre en compte l'action que nous pouvons mener auprès de nos adhérents.

RAPPEL DES FAITS



Le 7 décembre 2007 à 23h47 à proximité de l'entrée sud du DST de BABD EL MANDED, le pétrolier VLCC SAMCO EUROPE (route initiale au 300°) et le porte-conteneurs MSC PRESTIGE (route ini-

tiale au 101°) entrent en collision par beau temps et bonne visibilité

Le MSC PRESTIGE et le SAMCO EUROPE (navire privilégié) manœuvrent à contre pratiquement en même temps.



(manœuvre tardive et peu franche de l'un - règle 16) et manœuvre sur bâbord de l'autre - règle 17c). En contact VHF, les deux officiers de quart n'arrivent pas à se mettre d'accord sur une manœuvre sûre. D'après les enregistrements VDR l'officier du MSC PRESTIGE prend l'ascendant sur son collègue mais ses «instructions» sont en contradiction avec le but recherché. L'ARPA du MSC PRESTIGE n'était pas en fonction

Le Cdt du SAMCO EUROPE est appelé tardivement et on ne fait pas mention de celui du MSC PRESTIGE. Sauf «stop» au dernier instant par le Cdt du SAMCO EUROPE, il n'y a pas de réduction d'allure.

LES RECOMMANDATIONS DU BEA MER

Aux armateurs :

S'assurer que les officiers de quart ont une bonne connaissance de COLREG, organiser des stages simulateurs ARPA ainsi que de familiarisation aux nouveaux équipements navigation électronique (temps d'acquisition des données).

Aux associations de capitaines de navires :

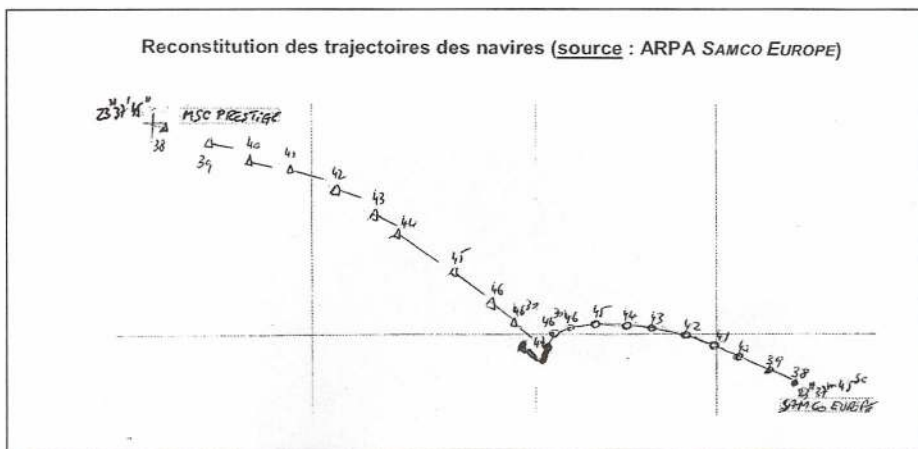
«Le BEA MER recommande aux capitaines qu'en cas de difficulté, les officiers de quart, notamment les moins expérimentés, n'hésiteront pas à les appeler à temps, appliquant ainsi sans faille leurs consignes permanentes.

Le BEA MER émet des réserves sur l'utilisation systématique de la VHF qui s'avère, dans certaines situations, ne pas être une aide efficace à l'anti collision, notamment lorsqu'un officier de quart tend à exercer un ascendant sur l'officier de quart de l'autre navire : Les règles de COLREG sont suffisamment explicites pour être appliquées en silence.»

A l'OMI :

Un VTS serait souhaitable dans le secteur, radar sur l'île PERIM par exemple.

Reconstitution des trajectoires des navires (source : ARPA SAMCO EUROPE)



LE REGARD DE L'AFCAN

Cet abordage est un grand classique. Le navire privilégié détecte le navire devant manœuvrer sur son bâbord, il trouve que celui-ci tarde à manœuvrer et vient sur bâbord au moment - ou presque - où l'autre navire commence son abattée sur tribord. Les deux navires se retrouvent en rapprochement plus rapide avec une méconnaissance des intentions l'un de l'autre.

L'observation du BEA MER, méfiante, sur l'utilisation de la VHF dans ce cas nous semble parfaitement justifiée. L'officier du MSC PRESTIGE demande un croisement sur bâbord et dit à son jeune collègue de «mettre la barre à gauche !».

Quant à l'appel du Cdt en cas de difficulté, il est dans tous les cahiers d'ordre et nos collègues ne manquent pas de le rappeler

oralement à leurs officiers. La formule d'un de mes commandants était «je suis toujours de bonne humeur quand on me réveille, d'ailleurs je suis payé pour ça

Par ailleurs, mais c'est peut-être «vieille marine», il n'est fait aucune mention d'une veille optique... ça, cela ne s'enregistre pas sur le VDR. On peut regretter que ces officiers là ne sachent plus manœuvrer à vue.

EN CONCLUSION :

L'attitude post-accident du SAMCO EUROPE a été remarquable mais l'on n'est pas passé loin d'une catastrophe majeure. Comme il n'y a pas eu de pollution, les médias ont été particulièrement discrets sur le cas.

Cdt Christian LOUDES - Mai 2009

Pour plus d'informations, consulter :
www.beamer-france.org

UNE SUITE MALHEUREUSE D'ÉVÈNEMENTS

Traduction libre par le Cdt J.P. Dalby du MAIB Safety Digest n°3/2008

LES FAITS :

Un caboteur pétrolier effectuait une traversée avec une cargaison de gazole. Lors d'un arrêt technique récent le réfrigérant d'huile du moteur principal avait été révisé, mais il tomba en avarie pendant la traversée. Le réfrigérant était composé de nombreuses tôles chacune séparant l'huile du moteur de l'eau de réfrigération. Plusieurs joints s'étaient décollés des tôles, provoquant une pulvérisation d'huile dans la machine. Il n'y avait aucun autre moyen de réfrigérer l'huile, le moteur principal fut arrêté pour éviter des avaries. Le générateur attelé pouvait être utilisé en propulsion de secours, mais il était défectueux et donc inutilisable.

Les conditions météo étant favorables le commandant préféra se laisser dériver plutôt que de mouiller en raison de la présence de nombreux pipelines sous-marins dans la zone. Le service technique compagnie contacté demanda au chef mécanicien de retirer les tôles endommagées et de refaire le réfrigérant bien que cela lui donnât des capacités réduites. Il y avait trop

de joints endommagés pour que l'opération réussisse, et un remorquage fut décidé et organisé par la compagnie

Un puissant remorqueur tous usages était le seul disponible; il se rendit auprès du pétrolier. L'équipage du remorqueur informé que le navire avait eu un abordage quelques jours plus tôt et qu'il avait des avaries à l'étrave prépara un remorquage en patte d'oie.

Il y eut peu d'échanges de communications entre les navires sur la façon de prendre la remorque à bord. L'équipage du pétrolier n'avait aucune expérience de remorquage à la mer et fut surpris par les dimensions importantes des éléments de remorque. Après bien des difficultés, les amarres du pétrolier furent utilisées comme vérines et les treuils d'amarrage furent utilisés pour virer les queues de patte d'oie à bord qui furent capelées sur les bittes du gaillard. Le remorquage commença.

Le pétrolier envisageait un remorquage vers un mouillage près de son port de déchargement où les travaux de réparation du réfrigérant d'huile pourraient être effectués, puis ensuite de gagner son poste de déchargement



par lui-même. La traversée en remorque se déroula sans incident et permit à l'état-major de se consacrer aux problèmes résultant de la précédente collision

A bord du pétrolier on parla peu de la façon dont on allait larguer la remorque. Bien qu'aucun membre de l'équipage n'ait de pratique de cette opération, les dispositions de quart faisaient que le second ne se trouverait pas présent pour préparer, assister ou superviser le largage de la remorque, laissant l'opération au commandant et à des officiers plus jeunes. Le commandant étant retenu par les événements relatifs à l'abordage précédent, le premier lieutenant fut chargé de prendre les dispositions pour le largage de la remorque

En arrivant à destination, le capitaine du remorqueur demanda à l'équipage du pétrolier de larguer ensemble à la mer les deux brins de remorque en patte d'oie, prévoyant rentrer la remorque en faisant route. L'équipage du pétrolier fut incapable de larguer à bras d'homme les œils des brins de remorque et décidèrent d'utiliser à nouveau les amarres comme vérines pour soulager le poids de la remorque. Le premier lieutenant voulait utiliser des manilles pour relier amarres et fils d'acier, mais il n'en trouva pas d'assez grosse et, le temps pressant, dut utiliser de la chaîne et des manilles plus petites. Ainsi on relia l'œil de la vérine à la queue de remorque de tribord. Sur bâbord il restait une petite longueur de cravate qui fut utilisée pour relier la vérine de ce côté

Depuis la passerelle, le commandant pouvait voir le lieutenant et le matelot se démenant pour larguer les brins de remorque et demanda au

chef mécanicien et au cuisinier de se rendre à l'avant pour donner la main. Lorsque le brin de remorque tribord fut largué des bittes et viré, le patron du remorqueur s'inquiéta du mou important laissé du côté tribord qui risquait de s'engager dans ses hélices. Il fit alors mouvement vers le côté bâbord du pétrolier à la fois pour réduire le mou dans les lignes et pour diminuer la tension sur le brin bâbord de la patte d'oie. L'œil du brin bâbord de la remorque fut largué des bittes et les deux brins de la patte d'oie filés ensemble.

Le remorqueur commença à reprendre le mou dans la remorque et mit en avant pour dégager ses hélices. Le poids de la remorque était important, et la tension provoqua la pénétration des amarres dans les couches inférieures sur les tambours des treuils. Les amarres se trouvèrent coincées sur les treuils et la tension sur le brin de remorque bâbord provoqua la rupture de la cravate. Le brin bâbord tomba en vrac à l'eau, ajoutant du poids à la tension existante sur le brin tribord qui raidit. Mais comme la chaîne était plus solide, une tension plus importante se développa avant qu'elle ne casse à son tour avec un claquement sec.

L'amarre tribord revint à bord en fouettant et frappa le cuisinier qui se trouvait sur le côté tribord du gaillard. Il subit plusieurs blessures graves et fut évacué sur l'hôpital, où il resta plusieurs jours en service de réanimation.

LES LEÇONS :

- 1 - Les responsables devraient tenir compte du fait que les capacités de concentration et d'action d'équipages impliqués dans des accidents diminuent, et devraient prendre les dispositions pour les relever sans préjuger des fautes ou des **responsabilités**.
- 2 - Lorsque des opérations particulières doivent être effectuées, il est indispensable de les planifier correctement et de les surveiller soigneusement. Les risques doivent être bien étudiés et réduits au maximum. Si on fait appel à des non-spécialistes du pont, il faut les surveiller plus particulièrement.
- 3 - L'équipage à bord des remorqueurs devrait envisager d'apporter des conseils supplémentaires et de l'aide aux navires qui ne sont pas régulièrement impliqués dans des opérations de remorquage, et s'assurer que l'on est bien d'accord sur les procédures de sécurité de prise de remorque et de remorquage avant de commencer les opérations.
- 4 - Des communications efficaces doivent être établies et maintenues entre les navires en remorque et les remorqueurs.

Plus de détails pratiques et de conseils sur les opérations de manipulation des remorques sont disponibles dans le MCA's Code of Safe Working Practices for Merchant Seamen.

EXTINCTEURS : ÊTES-VOUS SÛR QUE LES VÔTRES ONT ÉTÉ CORRECTEMENT VÉRIFIÉS ?

Traduction libre par le Cdt J.P. Dalby du MAIB Safety Digest n°3/2008

LES FAITS :

Un gros porte-conteneur effectuait un arrêt technique programmé dans un chantier d'extrême-orient. Les travaux avançaient bien et le programme était respecté.



Prévue dans la liste des travaux, la mise à terre de tous les extincteurs, pour inspection et recharge par un représentant agréé, avait été effectuée et des extincteurs en remplacement provisoire mis à bord. Au total 59 extincteurs de 9 litres à mousse ont été inspectés et rechargés. Chaque extincteur avait un cer-

tificat d'inspection lors de sa remise en place à bord.

Un exercice de sécurité fut fait alors que le navire était toujours au chantier. Au cours de l'exercice une démonstration de la mise en service et de l'utilisation correcte d'un extincteur à mousse fut faite. Le second capitaine fut consterné par la qualité «liquide» de la mousse et son incapacité à produire une vraie couche de mousse. Pensant que c'était un cas isolé, il percuta un autre extincteur, mais avec les mêmes résultats.

Afin de comparer la qualité de la mousse, le second capitaine fit recharger les deux extincteurs essayés avec les recharges du bord. Cette fois le résultat espéré fut obtenu : une couche de mousse épaisse qui étouffa rapidement le feu.

Le fournisseur répondit rapidement à la demande du second capitaine et rechargera tous les extincteurs aux normes dans les six heures qui suivirent l'incident.

LES LECONS :

Il n'apparaît pas clairement que le fournisseur ait utilisé un composant mousse non conforme ou que la concentration ait été incorrecte. Heureusement, les extincteurs défectueux ne furent pas utilisés pour un exercice réel. Si cela avait été le cas, la mousse aurait été incapable de faire une couche efficace pour éteindre un feu de combustible liquide. Cela aurait pu provoquer de graves blessures aux personnes et favoriser l'extension du feu.

Les textes concernant l'entretien et la recharge des extincteurs portables fournissent les informations générales et les références nécessaires à ces opérations. On peut normalement penser qu'un fournisseur agréé soit au fait des spécifications concernant les agents extincteurs. Néanmoins, on peut tirer les leçons de cet incident hasardeux :

- 1 - Lorsque c'est possible, vérifier que les contrats d'entretien des extincteurs spécifient clairement le type et la concentration de l'agent extincteur à utiliser.
- 2 - Envisager de faire un essai, en grandeur réelle, en utilisant un extincteur qui vient d'être vérifié et rechargé à terre, afin de s'assurer qu'il est capable de fabriquer une couche de mousse correcte.

LE PONANT ET AUTRES HISTOIRES RÉCENTES DE PRISES D'OTAGES



Caractéristiques du PONANT

Longueur HT: 88 mètres ; largeur HT: 12 mètres; TE: 4m ; Jauge: 1443 tx; Déplacement: 850 T 4 ponts: coque acier; superstructures en aluminium ; Propulsion: Voile (3 mâts- de 45 m pour 300m _ de voilure) et moteur 1.600 KW -Vitesse max à la voile: 12/14 nœuds au grand max; Vitesse au moteur: 11 nœuds !

Nombre maximum de passagers : 64 dans 32 cabines; Equipage: jusqu'à 31 dans 16 cabines, Croisières de luxe (300 à 400€/jour par personne)

Armateur: Cie des Iles du PONANT (Groupe CMA/CGM)

Zones normalement fréquentées et repositionnement habituel du navire

Été Européen en Méditerranée avec croisières à thème (ex: Venise, Egypte, Carthage, etc...)

Hiver Européen : Croisières dans l'Océan Indien à partir des Seychelles vers Madagascar et Mayotte et les Amirantes

A la fin mars, le navire revient vers la Méditerranée via la mer Rouge. Il ne transporte alors pas de passagers. Ce «transit» est aussi employé à un grand nettoyage de printemps du navire après les croisières successives en Océan Indien. Mais la Compagnie a tenté logiquement de rentabiliser ce repositionnement. Une croisière est ainsi

organisée en mer Rouge au départ de HODEIDA au YEMEN vers le Nord (Djedda, Aqaba via Charm El Cheikh) et sortie par le canal de SUEZ. Des clients Américains sont prévus pour cette croisière, ils ont déjà payé leur passage.

Situation sûreté du navire

Depuis juillet 2004, le navire a un plan de sûreté conformément au code ISPS c'est-à-dire que des mesures de prévention concernant l'accès au navire sont constamment prises, que ce soit à terre en escale, au mouillage dans les différentes îles ou en mer, en croisière ou en transit.

Ces mesures sont plus importantes en cas d'élévation du niveau de sûreté et notamment lors des traversées des zones à risques (zones de piraterie ou politiquement instables)

Le plan de sûreté a été élaboré par la compagnie et approuvé par l'Administration spécialisée française.

Situation Générale et Sûreté des zones traversées

Les instructions de la Mission Défense Mer pour la zone Nord-Ouest de l'Océan Indien sont déjà anciennes: le niveau de sûreté 2 est requis et maintenu pour les navires de commerce sous pavillon français.

A quai, en fonction de son évaluation personnelle de la situation sûreté de l'installation portuaire fréquentée, le Capitaine du navire est autorisé à ramener le niveau au minimum c'est-à-dire au niveau 1.

Ainsi pourvu d'instructions, le Capitaine du navire peut modifier le niveau de sûreté, sinon seule l'autorité du pavillon peut le faire (rappel)

La zone bénéficie de forces navales internationales (5 navires sur zone lors du passage du PONANT) dans l'opération « Enduring freedom- Combined Task Force 151 » (liberté durable) où la France joue un rôle important (deuxième flotte après celle des USA) via ALINDIEN qui est le commandement de la marine pour la zone Océan Indien jusqu'aux terres australes

NB : Un Contrôle naval volontaire (tracking volontaire) est en place pour les navires transitant dans la zone.

Dernières nouvelles au départ du «PONANT» de MAHE (Seychelles)

Au YEMEN, où le navire doit faire escale, il est fait état de problèmes locaux liés aux conflits tribaux mais également à une rébellion ZAIDITE dans le gouvernorat de SA'DA et la menace est élevée.

ALINDIEN vient aussi de prévenir qu'au large des côtes de SOMALIE, des faux appels de détresse sont lancés par des pirates. Ordre est donné de ne pas répondre et d'en informer la Marine sur zone. Il ne sera pas facile finalement de faire la sourde oreille à ces appels ; la convention SAR oblige le Capitaine à répondre et à porter secours... s'il se trouve à distance raisonnable ! Il va falloir s'assurer de l'authenticité de l'appel au secours... pas facile, ces brigands de «grand chemin» peuvent être de bons comédiens !

Mesures prises par le navire

Comme à chaque relève, le Capitaine a effectué le test du SSAS (c'est une procédure Compagnie prévue dans le plan de sûreté)

Les autres mesures à prendre avant de rentrer dans la zone Somalie/Yémen sont aussi dans le plan de sûreté pour le niveau 2 requis par le pavillon: cordages trainant à l'AR, obturation des lumières du bord y compris les feux de route, surveillance continue sur tout l'horizon et particulièrement sur l'AR, lances à incendie en batterie.

Le navire est normalement équipé d'une liaison internet par satellite (INMARSAT)

Route prise par LE PONANT

Vu la recrudescence des actes de piraterie dans la région, ALINDIEN demande de passer par l'Est de l'île de SOCOTRA, et à au moins 100 milles des côtes. Ensuite entre les actes de terrorisme au YEMEN et les pirates du PUNTLAND, il y a le choix... La route sera à équidistance ! Sauf à «ne pas y aller», c'est certainement la meilleure solution... Une soixantaine de passagers américains (qui ont déjà payé leur billet) attendent LE PONANT à HODEIDA

L'IMB (International Maritime Bureau - ICS Kuala Lumpur) vient d'informer que le jour même, des pirates équipés d'armes lourdes ont essayé sans succès de prendre d'assaut un chimiquier.

Mesures détaillées prises, du moins celles qui sont connues

Quart de veille visuelle (deux personnes avec jumelles et TW pour informer la passerelle)

Sur l'AR du navire (la Marina ou jupe AR!) qui est le point faible du PONANT :

- 6 cordages à la traine pour espérer freiner les embarcations d'éventuels attaquants.

- Fermeture à clé du volet roulant de la Marina et des portes étanches de la réception (pont principal).
- Lances à incendie allongées à Bd et à Td. A la pression de 3 à 7 bars elles peuvent aider à repousser des attaquants éventuels.
- Extinction des feux et obturation des hublots pour éviter toute source de lumière
- *Mise hors service de l'AIS*, et appareil de photo du bord à disposition de l'officier de quart en passerelle

En cas de menace plus précise, il est prévu :

Tous les hommes sur le pont et toutes les filles dans le magasin avant N°1 sous les cabines équipage ! Mesure non prévue dans le plan de sûreté, c'est seulement une décision de MARCHESSEAU. Et les filles ne sortiront que sur ordre !

Ce magasin est une cambuse/dépôt... on ne peut s'y tenir debout! Toutes les filles dans une cachette pour éviter les viols ? Peur des réactions de pirates mâchant en permanence du kat ? Nulle part on ne trouve ce genre de recommandation ! Dans le cas où le hijacking se prolonge (2 mois pour le FAINA) ... qu'est-ce qu'on fait ?

L'Organisation des pirates

Les Costy-Guards (comme ils s'appellent) ont été créés il y a 16 ans, c'est 300 à 400 personnes équipées d'une centaine d'embarcations rapides à coque rigide. Mais qui donc fournit ces embarcations équipées de gros moteurs hors-bord de fabrication japonaise ?

Les attaques se font à partir du bateau-mère et un gros appui terrestre est également organisé. Les pirates suivent une petite formation élémentaire mais ne parlent que quelques mots d'anglais !

Les armes viennent d'Ukraine: 300 US\$ pour un pistolet, 500 pour un lance roquettes, 1500 pour un RPG 7, 2000 pour une Kalachnikov, et il y a un code disciplinaire avec amendes et renvoi s'il y a lieu !

La piraterie : problème insoluble ?

La communauté internationale feint d'être surprise... alors que cette organisation existe depuis longtemps en SOMALIE. Dans le détroit de MALACCA on a presque résolu le problème grâce à une flotte importante qui patrouille en permanence et une action des pays riverains !

La zone Somalie/Yémen fait 4 millions de Km², la côte Somalienne 3.300 Km... La protéger n'est pas si simple! Finalement, si la solution radicale est la suppression des bases terrestres des pirates, la solution provisoire pourrait être celle de navires avec hélicoptère (principalement navire ASM) en nombre suffisant, stationnés sur les routes clés et assurant des patrouilles ou des raids en cas d'attaque.

Au déclenchement du SSAS (Ship Security Alert System - il est fait pour cela !) les hélicoptères peuvent être sur zone rapidement et déjouer des attaques par quelques tirs de semonce: La frégate indienne MYSORE le 12/12/2008, déjoue une attaque et capture par les commandos, le navire-mère, 23 pirates et leurs équipements -armes, GPS, moyens de communication). Ceci est la version officielle!... une autre version parle de bavure avec des tués parmi les otages.

Le problème reste celui des «bâtiments» : les marines Européennes ne sont pas riches ; même les Anglais sont sous équipés aujourd'hui... trop cher toujours trop cher !

On pourrait aussi construire moins cher (les Français commencent à construire dans les chantiers civils), mais la culture est là! Construire léger, sobre en combustible et en personnel, notre marine Nationale a du mal, mais elle y pense certainement !

Le hi-jacking du PONANT : 4 Avril 2008

Le navire est dans le golfe d'Aden, à mi-distance du Yémen et de la Somalie (87 milles de chaque côté) mais quand même pas très loin

de l'endroit des derniers actes de piraterie. Soudain, à 8 milles au radar un écho. Aux jumelles, il semble être un gros navire de pêche de 40/45 m. Le Capitaine décide de le contourner par le Sud, au vent, à la vitesse maxi de 13 nds sous voiles ! Le palangrier ne bouge pas, LE PONANT le contourne à près de 3 milles... il est déjà sur l'arrière tribord.

Ils arrivent !

Il est 13 heures, soudain... 2 points blancs sont visibles... ils foncent sur LE PONANT.

Branlebas de combat : les filles dans le magasin VT 1, tous les hommes (22) sur le pont, les lances à incendie alimentées!

Les 2 embarcations rapides accostent à tribord, 8 hommes au total, tous armés, ils font signe de ralentir! Le Capitaine active le SSAS: il appuie 30 secondes sur le bouton rouge (il compte jusqu'à 30 au moins pour en être bien sûr !

Tentative de résistance

Vitesse maxi (à la voile) - Embardées : toute à droite, toute à gauche... sans succès car les speed-boats sont au milieu du navire ...ils ne sont pas trop gênés finalement !

Les pirates utilisent des échelles rigides pouvant s'accrocher sur le pont : l'équipage arrose avec les lances incendie et tente de décrocher une échelle.

Soudain les pirates tirent

Les balles fusent... le Capitaine ordonne alors de «décrocher» et de se replier à l'intérieur en verrouillant les accès. Le Capitaine tente de contacter ALINDIEN (Commandant de la force navale française de l'Océan Indien, zone sensible pour la France), avec succès à la troisième tentative (téléphone satellite) : quelques mots ...sommes attaqués... position, etc.

On se rend !

Les pirates montent à bord. Ils tentent d'entrer dans la passerelle... Ils tirent sur la serrure.... Il n'y a plus rien à faire... on lève les bras en l'air, comme l'ordonne le plan de sûreté, certainement !

Les pirates sont jeunes, faméliques ils ont tous des kalachnikovs sauf le chef qui porte un revolver. Ils mâchent tous des feuilles de khat (stimulant et euphorisant local).

LE PONANT aux mains des PIRATES :

Premières heures avec les pirates !

Les pirates demandent d'abord de ralentir. Ensuite, ils organisent le rassemblement de l'équipage sur le pont supérieur devant des pirates de plus en plus nombreux tous armés de Kalachnikov.

Ils identifient le Capitaine du PONANT et lui demandent de réunir tout l'équipage. A la diffusion générale, le Capitaine fait une annonce en français, et ne parle que pour l'équipage masculin !

Le capitaine ment, et assure que les 23 hommes sont tout l'équipage... Le chef Ahmed ne le croit pas et demande la liste d'équipage officielle. Le Capitaine fait semblant de ne pas la trouver sur l'ordinateur de la passerelle. Les pirates le tiennent en joue !

Toutes les VHF sont confisquées et le téléphone portable du Capitaine également.

Que voulez-vous ? demande le Capitaine...

Argent ...money money !

Le Directeur hôtellerie a 800 € en fond de caisse... le coffre du Capitaine (qui contient 10.000 € et 10.000 \$) est caché dans un placard dans sa cabine. Les pirates ne le trouveront pas, finalement !

Vitesse 4 nds à la voile seulement à présent, vers le sud-ouest !

Apparition des secours et installation des pirates

A 14h30, un hélicoptère SEAKING provenant de la frégate Canadienne «CHARLOTTE TOWN» survole LE PONANT. ...Les pirates s'en soucient quand même ; l'homme au bazooka pointe son arme vers le ciel. Un tir réussi serait fatal pour l'hélicoptère !... ils ont des otages, ils sont sûrs d'eux !

Soulagement de l'équipage quand même, la présence de l'hélicoptère militaire prouve que les Autorités sont au courant (SSAS ?). Pendant ce temps là, une embarcation des pirates apporte de la nourriture en quantité (leur propre nourriture).

Le plan pirate mer a été déclenché

Le SGDN (secrétariat général de la défense nationale) est un service du premier ministre, notamment chargé de la préparation et du suivi du «plan de protection» Vigipirate et des plans d'intervention de la série «Pirate» : Biotox, Piratox, Piratome, Piratair (déclenché lors du détournement de l'Airbus d'Air France en décembre 1994 entre Alger et Marignane), Pirate-ext (prise d'otages de ressortissants français à l'étranger) Pirate-mer, Piranet (internet) ou Métropirate.

Ces plans font l'objet d'exercices réguliers permettant de les tester, d'entraîner les chaînes de commandement et les unités d'intervention spécialisées. Dans le cas du plan Pirate-mer, les armées françaises organisent chaque année un exercice de contre-terrorisme maritime (CTM), une année sur la façade atlantique (exercice Armor 2008) et l'année suivante en Méditerranée (exercice Estérel 2009).

Depuis la prise d'otages à bord de l'Achille Lauro en octobre 1985 par un commando palestinien, les pays occidentaux se préparent à déjouer une prise d'otages en mer par une opération de contre-terrorisme délicate.

Lors de ces exercices, plusieurs centaines d'hommes, dont les commandos Jaubert et Hubert, simulent des prises d'otages ainsi que les techniques de «dé-piégeage» (mines, explosifs) lorsqu'un navire est attaqué. Chaque nouveau navire à passagers mis en service reçoit ainsi «une visite» sans information préalable !

Entraînements fréquents

Des unités des commandos marine, et des gendarmes du Groupe d'intervention de la gendarmerie nationale (GIGN), transportés ou appuyés par des hélicoptères de la marine et de l'armée de terre simulent aussi la reprise d'un bâtiment détourné.

Les exercices de contre-terrorisme maritime, dont la préparation, le déroulement et les conclusions sont couverts par le «secret défense», se déroulent au large des côtes françaises, soit sur des bâtiments accueillant des passagers (navire de croisière, ferry), soit sur des cargos.

Des paramètres nouveaux (distance du bâtiment des côtes, nature de la cible) sont introduits chaque année afin de «valider les procédures employées lors de l'assaut» et de mettre au point les opérations de secours aux personnes. Les commandos utilisent aussi (...on l'espère !) des négociateurs comme ceux du RAID.

Incident : Perte d'un pirate

Pendant les opérations d'avitaillement, un pirate est tombé à la mer. Malgré des recherches effectuées par l'équipage du PONANT (manoeuvre de Boutakoff) ...pas de traces du naufragé ! Les recherches sont stoppées sur décision du chef des pirates. Le chef l'assure: il sera un «héros» et sa famille touchera 100.000 \$ à valoir sur la future rançon !

Le coup du «stop d'urgence» moteur

Le stop moteur (en utilisant l'arrêt d'urgence en passerelle sur la console navigation) est envisagé par le Capitaine et le chef mécanicien. Le gros bouton rouge «Emergency stop» est enfoncé subrepticement.

Alarme, stop machine, clignotants partout ! Surprise des pirates qui accompagnent quand même chef et second mécanicien à la machine : ils sont énervés !

Seul à la passerelle pendant quelques secondes le Capitaine peut répondre à un appel de la compagnie via le téléphone satellite. Les pirates deviennent menaçants et soupçonneux car le moteur ne redémarre pas ! Pistolet sur la tempe, coups sur les cuisses et un tir entre les jambes ont raison de l'équipage. D'accord, on cède et on relance le moteur sans oublier discrètement de réarmer le Stop d'urgence au passage (peut encore servir, non ?) !

Donc on repart à 8 nds (maximum initié par le Capitaine) vers Ras Asir, surtout dans le but de ralentir la progression et laisser la possibilité à la marine de rattraper le PONANT !

Le coup du «stop d'urgence moteur»

Le stop d'urgence n'était pas une des mesures prévues dans le plan de sûreté du navire. C'était plutôt une initiative du Capitaine. Le Model Ship Security Plan de l'ICS publié en 2003 prévoyait cette possibilité (§19/C), sans vraiment donner beaucoup de raisons à cela.

NB : En général cette option de réponse était proposée dans la SSA (Evaluation de la sûreté du navire) dans les cas d'utilisation du navire pour transporter des terroristes ou comme arme/moyen de causer des dommages (ISPS B 8.8.6 et 7)

Maîtrise de la situation, d'une manière remarquable, par P. MARCHESSEAU

Le chef des pirates demande à téléphoner par satellite... le Capitaine assure lui-même la manipulation du SATCOM afin d'en garder l'exclusivité d'utilisation !

Dans son livre P. MARCHESSEAU suggère qu'en des cas pareils il devrait être possible de pouvoir transmettre automatiquement les conversations à la passerelle à d'éventuels oreilles proches ou non (c'est certainement possible du point de vue matériel mais d'une efficacité qui reste aléatoire –avis personnel)

Les conversations à la passerelle d'un navire à passagers sont déjà enregistrées via le VDR; mais ce n'est qu'un enregistrement exploitable ultérieurement en cas d'accident. Une transmission en direct n'est pas prévue sur aucun navire. Une transmission via une VHF automatique dédiée sur une fréquence dédiée, cryptée ou non, ou encore mieux une transmission via l'émetteur LRIT (à venir très prochainement) sur tous les navires pourrait être envisagée ou, en attendant, un téléphone satellite caché, car des informations in vivo transmises à la cellule de crise ou aux forces armées à proximité (nombre de pirates, emplacement des otages) seront très précieuses notamment si l'assaut est décidé !

Nouvelle apparition des secours

Sur l'écran radar apparaît à dix milles (à l'insu des pirates qui surveillent la passerelle- ils ont les yeux sur un autre écran dont le Capitaine a réglé à l'échelle 1,5 mille !), la frégate Canadienne d'où provenait certainement l'hélicoptère qui les avait survolés quelque temps auparavant. La frégate se tient à distance... mais c'est rassurant !

A 19h ce vendredi, un deuxième navire apparaît sur l'AR à 8 milles; il s'agit de l'avis français «Commandant BOUAN».

On s'installe pour une nouvelle traversée

Il y a 10 heures de route vers Ras Asir

Le Capitaine intervient auprès du chef pirate, car il faut préparer de la nourriture pour l'équipage. Cela sera accepté par le chef des pirates, mais 4 de ses gardes surveilleront le cuisinier. Il estime que la panoplie des couteaux de cuisine sont des armes redoutables (eh oui !).

Envoi discret de message

Par un stratagème, P. MARCHESSEAU réussit à faire passer un message sur VHF 16 en tenant discrètement appuyée la pédale de l'émetteur, et en entamant une conversation en anglais approximatif avec son garde... Le message sera certainement reçu par les navires militaires. Il y a du monde à l'écoute sur ces navires !

L'équipage est toujours rassemblé sur le pont soleil, seul le Capitaine peut relativement se déplacer mais il est toujours accompagné d'un garde armé.

Traversée vers Ras Asir

Le vent fraîchit. Avec deux aides, il faut affaler les voiles. Puis vers 4 heures du matin, alors qu'ils arrivent à Ras Asir, le chef change d'avis et demande d'aller encore plus sud vers Ras Hafun.

La silhouette de l'avis français est rassurante, bien que l'équipage ait compris que les pirates ne sont pas prêts de débarquer et qu'ils ne se contenteront pas que des miettes volées à bord: fond de caisse, souvenirs, appareils de photos ou téléphones portables, lap-tops!

A partir de 7 heures, un BREGUET ATLANTIQUE survole LE PONANT un coup plus haut, un coup en rase-vagues ... Ils doivent prendre des photos... l'équipage s'attarde sur le pont !

A longueur de journée les pirates fument des «Royales», fruit d'un détournement précédent peut-être ? Suite à une demande du Capitaine, un transfert de l'équipage du pont supérieur (trop au soleil !) vers le restaurant en plein air sur l'arrière est finalement acquis, mais sous bonne escorte: 3 gardes armés pour des groupes de 5 personnes maximum !

Changement de destination à nouveau

La situation s'éternise, même si le BREGUET continue de tourner au dessus du PONANT dans l'indifférence quasi générale. Il reste quand même un espoir pour l'équipage : si les pirates avaient voulu les tuer, ils l'auraient déjà fait!

Changement de destination encore: maintenant c'est Ras el-Cheil! Finalement, ils sont à la recherche d'un chef/interprète disponible en vue de négocier la rançon en anglais.

Apparition des filles le samedi soir

Le PONANT repart pour 18 heures de navigation. Les filles sont toujours cachées dans le VT 1 ! Le Capitaine peut enfin prendre un peu de repos. Cela fait plus de 24 heures qu'il n'a pas fermé l'œil !

La passerelle a reçu un coup de fil intérieur ce matin là ... cela doit être les filles ? ... Qui finalement sortent toutes seules de leur trou avec un des hommes d'équipage : tous pas en très bon état, on serait étonné du contraire. Ils sont dans la cale depuis près de 28 heures !

«Commandant, on croyait que vous étiez tous morts, alors mourir

pour mourir on est sortis !» Elles avaient sur place de quoi survivre (raisins secs et noisettes) et pensaient vraiment que les hommes avaient tous été tués ! Promiscuité, bassine pour la toilette et seau comme latrines, la pudeur et le moral en prennent un sérieux coup !

Reproches et perte de confiance

Le chef des pirates est à présent nerveux. Le Capitaine lui a menti! P.MARCHESSEAU avoue qu'il avait caché les filles par peur de tentatives de viol de la part des pirates ! Colère d'Ahmed qui demande à voir enfin la vraie crew list ! Une certaine perte de confiance s'installe, qui heureusement ne sera pas préjudiciable aux tractations qui ne manqueront pas d'arriver !

Premier contact avec les négociateurs

Ce samedi, un appel de l'avis signale que la Compagnie CMA/CGM propriétaire du navire est prête à négocier. Par le même stragème via la VHF, P. MARCHESSEAU, pour réparer un oubli et rassurer les familles, annonce sur VHF 16 que 29 personnes (soit la totalité de l'équipage) sont rassemblées au salon Emeraude et que le navire se dirige vers Ras EL Cheil !

Dimanche 6 avril 2008

Les pirates ravitaillent un pêcheur solitaire : eau et vin, générosité de leur part ? Ensuite, un échange de tirs avec d'autres pirates, peut être attirés par un tel butin !

Durant ces échanges, le Capitaine en profite pour transmettre des informations en français à l'avis notamment sur l'autonomie limitée en gas-oil du PONANT, et sur les fréquents appels des pirates vers la terre via le SATCOM. Il précise aussi que deux membres de l'équipage sont noirs ! En cas d'assaut ils pourraient être pris pour des pirates. Bravo, il fallait y penser !

Au mouillage non loin de GARACAD

Plus d'accès à Internet

Présence toujours oppressante des gardes armés

Et cette impression fort désagréable d'être privé de liberté

Loin de ses proches et en plus privé de liberté !

Réflexions du capitaine : «pirates/armée/assaut... comment sortir de ce bourbier... Toujours avoir un plan B sous le coude !» Nouveaux venus à bord et décision d'appareiller car la présence d'une prise comme LE PONANT a exacerbé les convoitises à terre... cela y aurait même fait deux morts d'après Ahmed ! A bord quelques rafales partent au cours d'une simple différent... le stress de situation de crise monte en puissance y compris parmi les pirates !

Une rançon est réclamée le lundi 7 avril

Un groupe de pirates «responsables» invitent le Capitaine à leur conciliabule. Décision: un traducteur, prétendu avocat, assurera le contrôle de la liaison avec la Compagnie (directives et vérification des propos)

Il s'agit de trouver un accord sur le montant de la rançon: On commence par 3 millions de dollars. Les tractations peuvent commencer sur cette base avec la Compagnie à MARSEILLE.

Survie des membres d'Equipe

L'équipage a l'ordre de récupérer autant que possible des talky-walkies VHF, afin qu'ils aient un moyen de communication au cas où il arriverait malheur au Capitaine. Un code est entendu entre l'avis et LE PONANT sur canal 69.

L'équipage survit, on s'alimente comme on peut, les couteaux personnels (outil de base du matin breton) sont proscrits !

Tractations

CMA-CGM propose d'abord une remise de rançon à terre à BO-SASO... refus des pirates !

Au bout du fil, un certain François assure le lien et informe que les familles ont été prévenues. Un accord tombe enfin sur une transaction en pleine mer.

L'avis s'est sérieusement rapproché. Pour calmer les pirates, le Capitaine lui demande de s'écarter un peu !

20h30 : appel de la compagnie, rien n'est encore décidé... Cela n'arrange pas le moral des troupes qui envisagent un lieu de repli (une citadelle ?) en cas d'assaut... un plan B en somme !

Les négociations tournent autour de 2 millions de \$, mais l'armateur résiste !

Vie à bord pendant les tractations

L'infirmerie du docteur du bord ne désemplit pas : un tas de petits bobos même chez les pirates !

Le comité de négociations (5 personnes) se met finalement d'accord sur 2.150.000 \$, que la compagnie refuse, en proposant 1,7 m\$ C'est un échec que le Capitaine ne veut pas communiquer à son équipage, le moral est déjà bien trop bas!

Dernière tentative de la part du Capitaine sur la dernière somme des pirates et attente... Nervosité des pirates, la tension est extrême, des nouveaux pirates sont à bord avec de nouvelles armes. Ils semblent redouter un assaut!

Interdiction de bouger pour le Capitaine, une mitraillette braquée sur lui : c'est toi qu'on butera en premier ! Et puis soudain, la décision : «accord pour 2,15 M\$» ! Les mignonettes d'alcool du bar du PONANT plaisent beaucoup aux pirates semble-t-il. On le dit à l'avis, cela peut servir !

Vie à bord (suite)

Le va-et-vient des pirates avec la terre est incessant. Nul ne peut dire leur nombre à bord. Le Docteur avait émis l'idée de mettre un puissant somnifère dans leur nourriture, mais comment ? Ils la préparent eux-mêmes ! Après concertation ce n'est pas envisageable, car trop risqué, en raison de la disparité sur les effets !

Une tension palpable existe entre les pirates : ordres et contrordres se suivent parfois!

Enfin à 17 h, via un email (connexion réparée par le bord), un protocole est proposé par CMA-CGM.

Protocole d'échange proposé

Otages contre rançon - Rançon répartie en trois sacs.

Echange à 100 m du PONANT, une embarcation de chaque partie avec des hommes désarmés, uniquement reliés par VHF. Après comptage de la rançon, les pirates évacuent le navire. Les conditions de ce protocole sont impératives : l'échange est programmé pour jeudi matin 9 h. Le protocole est refusé avec raison par les pirates, ils ont peur de se faire tuer au moment du départ, et ils veulent se partager la rançon à bord du PONANT. C'est trop dangereux à bord de l'embarcation!

Enfin, P. MARCHESSEAU, au milieu de la nuit, leur propose de servir de dernière garantie pendant le partage! D'abord refus de la Compagnie, puis acceptation avec quelques modifications sur la remise de la rançon. Le partage entre les pirates se fera finalement à terre. Le navire militaire prépare lui-même les enveloppes pour le partage.

Détail du protocole d'échange

On prévoit :

- Les canots avec d'un côté les pirates et de l'autre les militaires avec la rançon: tout le monde sans armes, on se retrouve à 100m sur l'arrière du PONANT.
- Les pirates comptent ensuite l'argent et préviennent leurs collègues par VHF; les membres d'équipage quittent alors le PONANT dans les embarcations (zodiacs); le capitaine reste seul sur le pont avec 3 Somaliens...
- Puis le canot des pirates passe chercher leurs trois collègues à bord et se dirige seulement alors vers la terre...
- Echange prévu le vendredi 11 avril en matinée

Echange et libération

Quelques modifications encore de dernière minute. Tandis que des tentatives de vol ont lieu à bord : 7 ordinateurs portables sont ainsi récupérés.

Quelques péripéties encore: le canot avec l'argent met du temps à quitter le Jean Bart qui a remplacé l'avis. La remise de trois sacs contenant 21500 billets de 100 dollars se fait enfin, les pirates les comptent. (Les pirates avaient quand même dissimulé des AK 47 sous une bâche dans le canot, contrairement au protocole!)

Grain de sable : des zodiacs de commandos apparaissent au cours du comptage de la rançon et manquent de tout faire capoter. Finalement l'équipage du PONANT débarque sur les deux embarcations et rejoignent le Jean Bart. Le skiff des « costly guards » revient chercher les 3 somaliens qui gardaient le Capitaine en joue. Et là, les autorités militaires françaises enjoignent au Capitaine de sauter à l'eau aussitôt que possible, peur du piégeage du navire certainement !

Accueil des otages

Superbe accueil à bord du JEAN BART et de la JEANNE D'ARC. La relève de l'équipage est déjà là, et prend soin du PONANT pour le ramener vers DJIBOUTI.

Le GIGN questionne beaucoup pour leur rapport certainement. On demande au Capitaine de reconnaître des preneurs d'otage parmi les pirates arrêtés à terre (il en reconnaît trois sur les 6 !).

Le transfert des ex-otages est organisé sur la Jeanne d'Arc qui passait par là et qui a été embrigadée. Cela donnera des choses à raconter aux élèves de l'Ecole Navale!

Enfin, comme les navires de la Royale ne sont pas encore des «bateaux secs», on boit donc un coup pour fêter ça !

Après la libération !

Récupération par l'équipage de leurs affaires personnelles sur le PONANT qui navigue de conserve. Pas mal de choses manquent évidemment.

Relaxation sur «la Jeanne» avant le tourbillon des retrouvailles : Politiques, Famille, Presse, Services secrets, Gendarmerie (pour les pirates capturés) et évidemment la direction de la Compagnie.

L'aventure se termine bien... elle a quand même duré 7 jours !

Manuel de conduite des pirates

Lors de la fouille du navire par les militaires après la récupération, un ensemble de consignes qui pourrait être appelé « manuel » a été découvert, certainement oublié après un séjour de plus de 7 jours à bord !

Ce manuel prouve que la piraterie est une activité organisée. Le comportement vis-à-vis des otages est précisé : entre autres... ne pas procéder à des violences sexuelles sur les femmes!

Tout écart est puni d'une amende ou du renvoi du groupe. Une balle perdue avait été tirée par un pirate manquant de peu le Docteur du bord, le pirate responsable a été aussitôt renvoyé du bord.

Egalement un carnet (dans la poche d'un vêtement oublié par un pirate) contenant des noms et des sommes distribuées provenant de différentes rançons précédentes.

Comment s'est déroulé l'assaut à terre ? Scénario de l'intervention militaire

Les pirates quittent LE PONANT et rejoignent des complices à terre, puis prennent la fuite dans plusieurs directions. Les commandos marine montent à bord du Ponant tandis qu'un raid hélicoptéré est lancé dans les eaux territoriales et à terre, avec l'accord des autorités Somaliennes.

Une Gazelle de l'Armée de Terre (ALAT), 2 Alouette III et un Panther de la Marine décollent et volent vers la côte Somalienne. Un avion radar, en observation au-dessus de la zone, suit la progression des véhicules des pirates et guide les hélicoptères vers un 4x4 dans lequel s'enfuient 6 des pirates du PONANT.

Un tireur d'élite à bord d'un des hélicoptères, armé d'un fusil, capable de tirer des munitions de 12,7 mm, immobilise le véhicule par un tir dans le moteur. Les pirates tentent de s'enfuir. Les 3 autres hélicoptères déposent chacun 3 commandos, qui se saisissent rapidement des pirates et d'une partie de la rançon (Entre 10 et 20%). Les pirates sont embarqués à bord du Panther et ramenés vers un navire français au large.

Dénouement

Immobilisation du 4x4 et embarquement des pirates dans un hélico ... direction les prisons françaises !

Réactions nationales.

Possibilités d'intervention : pas facile facile !

«Une reprise de vive force du navire serait extrêmement complexe et dangereuse. Elle pourrait se traduire par des pertes élevées parmi les otages et les unités françaises engagées». Dixit le Ministre de la défense !

Très peu d'unités sont capables d'effectuer une telle mission, baptisée CTM (contre-terrorisme maritime). Seuls le GIGN et les commandos-marine (l'Escouade de Contre Terrorisme et de Libération d'Otage ECTLO de Lorient et le commando Hubert, s'y entraînent régulièrement avec des équipages d'hélicoptères.

Une intervention à la mer ne peut se faire que de deux manières : avec des hélicoptères et/ou de bateaux rapides de type Zodiac avec de gros moteurs hors-bord. Dans les deux cas, il faut compter sur le fait que les pirates risquent de se défendre. Un seul exemple : les commandos sont déposés par aéro-cordage sur le bateau [Extrêmement difficile dans le cas du Ponant, à cause de ses trois mâts].

Même si l'opération est très rapide, l'hélicoptère doit rester en stationnaire pendant un court laps de temps. C'est largement suffisant pour qu'un pirate lui décoche un coup de RPG7, l'envoyant à coup sûr au tapis.

Action combinée ?

«Autre difficulté : l'élongation. Il faudrait au moins une demi-douzaine d'hélicoptères pour une telle opération, si l'on compte ceux servant de PC ou embarquant des tireurs d'élite. Ces hélicoptères, basés à Djibouti, devraient se ravitailler en cours de route sur des bateaux alliés. Tout cela ne se fait pas d'un coup de baguette magique. Quant à l'idée d'emprunter des hélicoptères aux alliés (américains par

exemple), il faudrait que les équipages connaissent les procédures des commandos et du GIGN. Ce qui n'est pas forcément le cas» .

Pourtant les procédures OTAN existent, mais pas pour une action anti-pirates ? On n'ose le croire. A coup sûr, à présent, c'est fait !

Synthèse des réactions des spécialistes ou des marins

Le plus sage est la négociation: compagnie, gouvernement, armateurs la préconisent ! Il faut privilégier la vie des otages, on n'est pas au cinéma !

La tentation de la protection privée n'est pas soutenue par la majorité des armateurs (Armateurs de France, BIMCO, ICS et l'OMI).

Les autorités françaises voulaient «privilégier la protection de la vie des personnes qui sont à bord». «Donc tous les canaux de discussion ont été ouverts pour essayer de résoudre cette affaire en essayant de ne pas utiliser la force» avait précisé le premier ministre. L'opération TALATHINE (Chiffre 30 correspondant au nombre d'otages en Somalie) est lancée !

Décision d'intervention

Quand la rançon est livrée et les otages relâchés, le 11 avril, une véritable opération de guerre est lancée en territoire somalien, avec commandos de la marine et du GIGN, tireurs d'élite, hélicoptères d'attaque. Lorsque Paris demande l'autorisation au président somalien Abdullahi Yusuf Ahmed d'agir, il a cette formule : «Débarrassez-moi de ces types-là !» Résultat : six pirates sont appréhendés par les forces françaises et sont rapatriés vers Paris pour y être jugés.

Ce serait une première judiciaire. Là encore, à l'Elysée, on veut jouer les pionniers dans cette guerre contre les «gangsters des mers», qui mettent en péril la sécurité du commerce maritime. «Un procès d'assises (2009 ?) pour les six pirates du «Ponant», à Paris, sera un signe fort, souligne Me Vincent Dufief. Cela signifiera qu'il n'y a plus de zone d'impunité. Et que la communauté internationale ne veut plus se laisser dépouiller sans réagir.»

Réactions internationales

L'ONU a élaboré une résolution autorisant les actions militaires dans les eaux territoriales Somaliennes (Résolution 1816 du 2/6/2008). L'OMI ne peut que pleurer dans son coin car... elle n'a aucun pouvoir et encore moins de marine !

L'OTAN pourrait être la solution: la protection du passage inoffensif des navires marchands fait partie de sa mission! Les USA sont là, et les Européens consentent enfin (même les Anglais) à mieux participer à la Task force dans la région.

Force Européenne

La Commission Européenne a formé une force d'intervention avec les pays volontaires. Sous commandement britannique EU NAVFOR ATALANTA (force modeste en nombre de navires mais avec renseignements aériens et hélicoptères d'intervention) s'est mise en place à partir du 8 décembre 2008. Y participent d'abord: la France, le Royaume-Uni, l'Italie, l'Italie, Le Danemark, la Grèce etc... en attendant une force internationale ONU ?

Avis : adaptation des navires de guerre pour l'Action de l'Etat en mer (AEM)

Désigner une frégate anti aérienne ou anti sous-marine pour ce genre de mission est une aberration... C'est le char d'assaut contre le cycliste. On s'adapte cependant en faisant venir des commandos par «tarponnage» (parachutages). Mais cela sent toujours le bricolé (la preuve, les ennuis de la Royale ci-après).

Des navires plus adaptés, destinés à l'action de l'Etat en Mer pourraient être placés aux endroits stratégiques, que ce soit pour la piraterie ou toute autre infraction (pêche, contrebande, pollution volontaire). Ces navires, de type avisos avec hélicoptère, il n'en reste pratiquement plus ou sont très vieux ! Mais un nouveau modèle est dans les tablettes (corvettes GOWIND). Elles restent encore à construire malheureusement !

Effet du code ISPS sur les moyens d'intervention maritimes

Si la protection des zones de piraterie hors eaux territoriales reste l'objet d'accords réciproques entre nations ayant des intérêts commerciaux dans la zone, la protection des navires en transit dans les eaux territoriales relève de la responsabilité de l'Etat côtier (ce n'est plus alors de la piraterie !).

Peu d'Etats côtiers ont effectivement ces Coast-Guards équipés de navires de haute mer mais aussi de navires d'intervention et de surveillance plus petits. Même nos amis USCG avec leur budget farouche issu de la loi HSA (Home Security Act) ont commencé par renouveler leur flotte de navires de haute mer (cutters) puis ont commandé tout un tas d'intercepteurs pour les ports et rades. Vu le prix et le temps nécessaire, la récession actuelle et les gains formidables issus de la piraterie/prise d'otages, on n'est pas prêts d'avoir des mers sûres !

Réactions à terre/SSAS

Il semble que le message d'alerte ait été reçu à GRIS-NEZ et que le gouvernement français a été informé rapidement par cette voie ainsi que par ALINDIEN. Déclenchement du plan «pirate mer» pour la région: commandos Hubert et de Penfentenyo, le GIGN et leurs chefs sont tarponnés (parachutés) sur place près du Jean Bart. « L'alizé » bâtiment du service action de la DGSE aurait été également sur place sans jamais se montrer : il s'est semble-t-il chargé de l'interception des communications. Un aviso (Commandant BOUAN) arrive rapidement sur place en remplacement de la frégate canadienne. La marine US proposera ses services également via le TARAWA et ses «marines»

Les petits ennuis de la Royale !

La presse l'a dévoilé et la Marine a confirmé :

L'intervention, pour libérer les otages et le navire ensuite, n'a pas été une partie de plaisir pour la Marine Nationale. Des ennuis successifs dus principalement à certains équipements (un peu hors d'âge quand même) ont un peu gâché cet «exercice» réel au point que la Marine le considère comme un échec ! Eh oui !

Si la Marine a finalement mené à bien la mission, c'est grâce un peu à la chance car les ennuis ont été tels qu'on devrait la féliciter d'avoir eu une grande capacité d'adaptation à la succession de loupés dus à quelques matériel à bout de souffle !

L'Etat-Major parle de conjonction de malchance, mais heureusement « les hommes engagés et le processus de planification (?) ont permis de faire face à ces impondérables ». Magnifique langue de bois officielle !

A savoir

Si l'avisos «Commandant BOUAN» qui faisait des ronds dans l'eau pas loin a été sur zone assez rapidement, le «Jean Bart» a eu quelques ennuis de machine. Pour le remplacer on a pensé au «Surcouf» en escale à DJIBOUTI. Peine perdue le Surcouf est aussi en avarie et restera à quai !

Coup de chance, «La JEANNE D'ARC» qui revient de Madagascar est dans le coin! La «vieille Jeanne» fera l'affaire encore une fois,

malgré ses 44 ans! En tant que porte-hélicoptères elle a des Alouettes et des Gazelles qui volent, elles! tandis que les deux PUMA prévus par la marine sont momentanément hors-service.

L'Atlantique 2 qui doit survoler le PONANT a des ennuis de moteur et doit se poser en catastrophe au YEMEN. On envoie un autre dare-dare à partir de Lann-Bihoué à 6.000 Km de là !

Des commandos marine de LORIENT sont envoyés sur place avec des membres du GIGN pour des raisons juridiques (ils sont OPJ !). Les nageurs vont même faire un tour sous la coque du PONANT inconnu. Une attaque est prévue. Malheureusement, l'embarcation trop lourdement chargée aurait chaviré.

Une heure après la remise de rançon, un 4x4 est repéré à terre et neutralisé par un sniper depuis un hélico ! Fin du scénario !

La protection des navires de commerce en débat

Certains navires ont des hommes armés à bord (Hanjin Penan). Les marins et les Armateurs de France sont contre, l'OMI en majorité et l'IMB (ICS) également. Naviguer devient dangereux. Ce n'est pas fait pour résoudre le problème du manque de marins au niveau mondial !

La protection par des forces navales alliées est de loin la meilleure solution, mais elle est chère! Ensuite, quand la dissuasion a échoué, la négociation est la meilleure manière de protéger la vie des équipages.

Les pirates sont des brigands et des affamés. Ce n'est pas sûr qu'une aide alimentaire accrue puisse éradiquer cette escalade de l'argent facile! La connexion avec des terroristes «donneurs d'ordres» ou prélevant une dîme n'est pas encore prouvée mais est fort probable.

Une aide à la Somalie (par l'Europe et les USA) pour éradiquer elle-même le problème à terre est envisagée, mais quelles chances de succès ?

Connexion des pirates avec les autorités du PUNTLAND

D'après le Secrétaire de l'ONU, il y a une complicité entre les pirates (2 principaux réseaux) et l'administration du PUNTLAND malgré toutes leurs dénégations (on s'en serait douté!). Avec l'argent des rançons, les pirates sont devenus puissants et leur force de feu peut être comparée à celle du pays lui-même.

Tant que l'Etat de Droit ne sera pas rétabli en SOMALIE, les pirates continueront à exister !

Avis d'un spécialiste



«En Occident aujourd'hui, la perte d'une vie humaine est insupportable. Face à des adversaires qui n'ont pas la même conception, il faudra payer la rançon comme au temps des corsaires !

Ensuite, deux évidences s'imposent : la structure du PONANT et des navires similaires est totalement inadaptée à une navigation dans des zones à risque. Ces navires doivent être interdits de navigation ou circuler sous escorte.

Nous voici revenus à une notion de beaucoup bien oubliée au temps des missiles de croisières, des satellites et autres drones : les convois où la marine marchande s'illustra si brillamment. Là encore, seule l'escorte de bout en bout est efficace mais elle a un coût. Quant au Ponant, comme le disait Molière dans les Fourberies de Scapin, «qu'allait-il faire dans cette galère ?» Il appartiendra aux organisateurs de croisière, de mieux apprécier les risques d'agression maritime».

Auteur: Patrick VILLIERS professeur

Et depuis ?

Le PONANT a été réparé à LA CIOTAT. Il a rapidement repris ses croisières méditerranéennes. En août 2008, il était à VENISE. Il a repris ensuite ses croisières du côté des SEYCHELLES ou des Maldives, puis MADAGASCAR, SEYCHELLES etc... et retour en été vers la Méditerranée.

Il aurait passé la mer Rouge dans les deux sens, sans encombre, avec une escorte quand même. Peu d'informations sur cette escorte et son coût!

On a seulement aperçu le Cdt MARCHESSEAU, sur THALASSA, en train d'occulter les baies vitrées du PONANT avant le départ !

Et la Compagnie ?

La CIP possède 3 paquebots : LE PONANT (construit en 91) ; LE LEVANT (construit à SAINT MALO en 98) et le DIAMANT (acquis en 2004). Elle a commandé 2 autres navires à FINCANTIERI: 142 mètres et 264 passagers/ 132 cabines (BOREAL et AUSTRAL) mais 16 nds ce coup-ci! Livraison 2010 et 2011 ! ...D'ici là LE PONANT fera la navette, entre Océan Indien et Méditerranée.

Et les compagnies d'assurances ?

La zone était réputée zone à risques. Les assureurs sont des spécialistes de l'analyse des risques. LE PONANT était assuré. La Compagnie d'assurance a-t-elle payé les 2,125 M\$ et les autres frais de logistique qui vont avec ? Cela n'a pas été publié !

Aujourd'hui le risque de guerre est couvert parfois pour cette zone Somalie ainsi que d'autres zones sur la planète. La tendance est de souscrire une assurance spécifique/ couverture ponctuelle. La prime est adaptée en fonction de la situation. Elle risque d'être assez dissuasive en ce moment (surtout depuis le détournement du SIRIUS STAR), ce qui peut décourager certains armateurs. Aux dernières nouvelles, les primes ont été multipliées par 10 !!

Certains armateurs vont plutôt jusqu'à créer une surcharge «Piraterie» pour une région, afin de payer la surprime d'assurance (CMA/CGM 16,5 € par conteneur pour le golfe d'ADEN au 1er janv 2009 !) Même le canal de SUEZ semble en souffrir ! Il n'y a pas que la crise !

Le hijacking du CARRE d'AS

Jean Yves DELANNE et son épouse, résidents en Polynésie, convoiaient un voilier de 12 mètres vers la France, lorsqu'ils sont hi-jackés et pris en otage ! Les pirates demandent une rançon et la libération de leurs collègues du PONANT embastillés en Avril. Le hi-jacking va durer 2 semaines quand même. Les époux DELANNE pourront communiquer avec leur famille durant toute leur détention.

Contrairement au hi-jacking du PONANT, le Président Français a donné l'ordre d'assaut le 15 septembre 2008 alors que le voilier faisait route vers un autre mouillage. Le Commando HUBERT intervient dès que les conditions météo sont jouables, avec la frégate COURBET en soutien (CTF 150) : 6 pirates capturés !

Conditions de l'assaut

Au moment de l'assaut (Jean Yves DELANNE entend des coups de feu) les 2 otages se cachent dans la cabine! Le skipper pousse sa femme dans la penderie qu'il referme sur elle et lui-même se planque dans les toilettes. Il ferme la porte à clef et se couche comme il peut sur le sol (penderie et toilettes ne sont pas grandes même sur un 12 mètres). Les pirates repoussés par les commandos arrivent et ne voient personne... avant de se rendre !

Réflexe de survie, présence d'esprit? Les DELANNE avouent avoir eu beaucoup de chance. Chance sûrement, mais chapeau pour le réflexe! Florent LEMAÇON aura moins de chance plus tard !

Depuis

Près d'une centaine de navires attaqués en 2008 et 2009 a bien commencé. Des pétroliers (SIRIUS STAR), des chimiquiers (KARAJOL), des roros comme le FAINA avec des armes à bord etc ! Les pirates auraient obtenu 3M € pour le FAINA !... le concours continue !

Salaire doublé pour les navigants CMA-CGM lorsqu'ils sont dans la zone ; mais la compagnie préfère à présent faire le tour de l'Afrique! Primes d'assurances décuplées etc !

Vide juridique

Des avocats se sont empressés de défendre les pirates capturés par les Français: ils risquent la prison à vie ! Malgré quelques directives UN ou IMO et la convention de Montego Bay, il y a un grand vide juridique pour juger une telle piraterie.

Pensez donc : arrestation par un navire de guerre de nationalité A, de pirates qui ont kidnappé, dans les eaux internationales, un navire d'un pavillon B appartenant à un armateur de nationalité C et ne comportant que des équipages de nationalité D, E et F! Les Allemands confrontés à ce problème ont débarqué leurs pirates «capturés» au KENYA qui a accepté (accord avec l'UE) d'emprisonner et de juger les pirates qui leur sont remis à MOMBASSA par les navires d'ATALANTA. Les pirates arrêtés par les forces Françaises vont bientôt être jugés. Ils relèvent de la Cour d'Assises et risquent la réclusion à perpétuité !

Autres initiatives supplémentaires

La dissuasion et l'escorte sont les seules armes vraiment efficaces. En effet, si l'armée n'est pas intervenue 15 minutes après l'apparition des pirates, c'est ensuite trop tard car la vie des otages ne peut être mise en péril !

Les frégates anti sous-marines ou anti-aériennes ne sont pas adaptées à la lutte contre la piraterie, on le sait. Des navires bases de commandos, pourquoi pas pouvant se déplacer rapidement d'un point à un autre, mais surtout équipés d'hélicoptères capables de transporter une demi-douzaine de commandos... Ils n'existent pas! Il faudrait donc en construire mais tout cela prendra du temps, si on trouve le budget !

L'Union Européenne puis d'autres pays ont réagi

Si les Américains sont bien présents dans le coin (le FAINA avec ses 33 chars d'assaut et autres armes sophistiquées, aurait été «surveillé» en permanence par 3 navires US et également un ou deux navires russes), toutes les grandes nations «surveillent» car cette zone de passage est vitale pour le commerce mondial: on se voit mal être obligé à nouveau à faire le tour de l'Afrique de triste mémoire! Sauf peut-être pour de grands navires rapides comme les grands PC !

Les Chinois font venir sur zone trois bâtiments et on est curieux de voir ce qu'ils vont faire. Un grand nombre de navires avec une coordination des zones à contrôler, c'est évidemment une solution immédiate nécessaire, mais qui aura du mal à être suffisante, la mer est vaste !

Comment les pirates récupèrent l'argent de la rançon ?

Si, pour LE PONANT, la procédure a été remise en cause plusieurs fois et était finalement assez «bricolée», si les tractations sont toujours des discussions de «marchands de tapis» et qu'à la livraison,

il faut livrer les billets verts en petites coupures aux bons pirates, les pirates et leurs intermédiaires Londoniens ont amélioré la technique : celle du SIRIUS STAR est venue par parachute !

Les «négociateurs et livreurs» en tirent évidemment un fantastique profit (le coup de l'opération de livraison est estimé à la même somme que la rançon !). Il n'est pas sûr que la communauté maritime internationale apprécie vraiment !

Autres nouvelles

Un journaliste a fait, fin 2008, une enquête intéressante sur des brokers Londoniens qui interviennent dans les transactions entre les armateurs et les pirates en vue d'assurer le transfert de la rançon !... Pour l'instant cela reste légal pour la loi britannique (étonnant) sauf s'il y a un lien avec le terrorisme !... Si ce lien existe, c'est la prison qui les attend !

Le FAINA a été libéré le 5 février 2009 : on parle de 3,2 millions de \$! Des bruits courent sur des billets des rançons parfois faux! Mais comme vous le savez, en Afrique, ce n'est pas très grave, ils seront quand même écoulés !

Fin mars 2009, malgré toute la flotte de guerre sur zone, un cargo grec «le TITAN» venant de la mer noire a été détourné le 18 et deux autres le 23 dans le golfe d'ADEN.

Dans le golfe de GUINEE, sur l'enlèvement des 10 membres d'équipage et la rançon payée par BOURBON (BOURBON SAGITTA), la discrétion continue, même si les otages ont été libérés en bon état. En effet, une certaine publicité sur la rançon payée pourrait faire des émules !

Solution à long terme

Nos ancêtres avaient adopté la solution d'envahir le pays berceau des pirates (les barbaresques Algériens). Cela devrait être également la solution du XXI^{ème} siècle

Cependant, même avec la bénédiction de l'ONU, peu de pays semblent vouloir se lancer dans une telle opération de guerre ! Malgré la triste expérience du débarquement Américains à MOGADISCIO (Restore Hope), on attend quand même quelque chose de solide sinon de définitif !

Aujourd'hui (Mai /Juin 2009)

Il semble que les milices islamistes (armée des anciens tribunaux islamistes au pouvoir en 2006) sont en cours de reconquête du pouvoir sur l'ensemble de la SOMALIE. Les actes de piraterie diminuent (il y a aussi la météo qui devient moins propice aux embarcations légères). L'avenir nous dira si les milices toléreront la piraterie ou si elles se contenteront du trafic d'armes et de drogue tout aussi lucratif !

Sources

Code ISPS et autres documents idoines

Guidelines on prevention for pirates and armed robbers (ICS)

Model ship security plan OCIMF

Articles et communiqués divers (OF, internet, IMB) y compris sur le site de l'EU NAVFOR ATALANTA

Récit et commentaires du Cdt P. MARCHESSEAU (son livre et des contacts personnels)

MSC circular 623 rev 4 en cours de publication

Rapport du groupe de contact de l'ONU sur la piraterie.

Cdt B. Apperry

AVEC LES PIRATES, QUE FAIRE ?

Pour avoir, en mission sismique, subi les tirs de navires de pêche ou de défenseurs zélés du territoire inviolable du Vietnam, je sais qu'être coincé à deux nœuds dans un gréement de travail sous le tir des mortiers est encore plus stressant qu'avec la possibilité de manœuvrer au large. Mais sur un pétrolier, après 270° d'évolution, de toute façon, on se retrouve à deux nœuds, dans la superbe situation de la tortue sur le dos, ce que j'ai fait dans le détroit de la Sonde sans trop savoir ce qui a dissuadé de poursuivre son action l'inconnu qui avait quitté son groupe de pêcheurs pour nous rallier à vingt nœuds. Le projecteur ? Les lances-incendie ? Le fait que nous ne dormions pas ?

Tous, nous avons ce genre d'expérience après un tant soit peu de navigation au long cours. Car cela dure depuis très longtemps. Parfois l'attaque va jusqu'à son terme, qui se solde par la montée à bord, les hurlements, les menaces, les moulinets de machettes, de pistolets, souvent les coups... Heureusement, cela va rarement plus loin. Mais, lassés de nos coffres de plus en plus vides, des équipages qui ne cachent plus dans leurs cabines un an de salaires et d'heures supplémentaires, les pirates s'attaquent maintenant au «corps et biens», le navire et sa cargaison. Une opération autrement plus lucrative, ce qui lui vaut d'accéder au premier plan des médias et d'exiger une solution immédiate. En son temps, il en avait été ainsi au golfe persique lorsqu'une attaque anecdotique mais médiatisée avait déclenché l'arrivée d'un porte-avions après six ans de tirs de missiles sur les pétroliers.

L'histoire se répète, grâce au Ponant. C'est une trop belle histoire pour laisser indifférent, tous les ingrédients sont là pour un magnifique roman d'aventure maritime : de vrais «bons» efficaces et clairvoyants (chapeau collègue !), de vrais «méchants», maladroits, presque touchants mais pas sanguinaires, l'arrivée de la cavalerie.

Il ne manquait que les journalistes, furieux de se faire chiper la vedette par d'obscurs employés de bateau. Mais il y a eu une séance de rattrapage grâce à Thalassa. Les journalistes sauveurs du monde sont intervenus et une armada mondiale déferle dans le golfe d'Aden.

ENVOYER LES NAVIRES DE GUERRE

Les états européens dépensent l'argent des contribuables à agiter leurs canons pour une bonne cause et c'est vrai, cela soulage quand on passe là bas avec la trouille au ventre. Vu la taille de la zone, on n'est pas pourtant pas au bout de nos peines.

Et après ? Pour un pavillon RIF qui n'apporte vraiment pas grand chose à la communauté nationale, combien de temps pourrions-nous nous payer ces superbes danseuses ? Poursuivant dans la voie actuelle, tôt ou tard les pirates pourront se procurer des armes leur permettant de s'attaquer efficacement à la frégate de surveillance dotée d'un armement réduit pour mettre au pas ces va-nu-pieds



Et puis jusqu'ici, cela n'a calmé les attaques qu'à la marge.

METTRE DES TROUPES À BORD ?

Connaissant la constante laderie armatoriale, ils trouveront, après les très chers Gurkhas, de moins chers pieds-plats à la Bob Denard, puis d'encore moins chers paysans chinois ou pakistanais ravis et fiers de porter les armes pour un bol de soupe.

Admettons même que personne à bord ne se

tirera une balle dans le pied ou ailleurs, qu'une rafale malheureuse ne viendra pas perforer un pont de pétrolier ou qu'aucun commandant un peu «inspiré» ne lancera une croisade dévastatrice à bord. Car c'est le pacha, obligatoirement, qui aura le doigt sur la détente, car on ne peut attendre de réveiller une quelconque «personne chargée» dans ces moments-là.

Mettre des armes à bord, même avec du personnel sensé savoir s'en servir, c'est d'abord un gros danger, peut-être une solution à un moment donné, mais un moyen d'intervention à un coup.

Demain, après avoir repoussé brillamment l'assaut, (ou piteusement amené le pavillon comme les 3 repêchés du Biscaglia montrés par Thalassa!) les pirates arriveront, plus nombreux, mieux armés et nous serons revenus au problème précédent, à un niveau d'engagement supérieur, donc avec davantage de risques de casse.

ON PEUT PENSER RÉINVENTER LES Q-SHIPS

Les navires pièges du premier conflit mondial, cargos armés en guerre et déguisés en paisibles navires marchands, poivraient les sous-marins arraisonnant poliment en surface les cargos avant de les couler. Le résultat, après quelques succès, a été que les sous marins ont torpillé sans préavis tout ce qui flottait. Les marins marchands y ont-ils gagné ?

TOUTES CES SOLUTIONS DE VIOLENCE NE SONT QUE DES SOINS PALLIATIFS, DE L'ASPIRINE SUR UN CANCER

La montée en intensité de ce genre de conflit ne peut servir que les intérêts des marchands d'armes ou de mercenaires et des groupes fanatiques qui sont à l'affût de tout ce qui peut être utilisé contre le monde moderne et mondialisé, vu à tort ou à raison comme la cause du marasme du tiers-monde musulman. L'avantage de ces gens qui réclament des sous, c'est qu'ils ne se livrent pas trop aux voies de faits et aux destructions, au contraire des fous d'un dieu ou l'autre, prêts à tuer tout ce qui bouge pour avoir raison. Faisons vite pour ne pas avoir à les confondre un jour.

Ces problèmes enquiquinent la marine marchande depuis joyeuses lorettes, même si les médias ne s'en occupent que récemment.

Une bonne part de la piraterie est le fait de populations pau-

vres et sans perspectives, qui se lancent dans des activités illégales leur permettant de s'assurer un revenu. Les navires de commerces se sont présentés très tôt comme des mines d'or aisément accessibles que ce soient les porte-monnaies des équipages à peine plus riches qu'eux, ou maintenant les cargaisons. Encore une intense négociation ramène-t-elle le prix d'un navire et de son équipage à des valeurs sans commune mesure avec la réalité. Mais que faire de 300 000 t de brut au Puntland ?

La piraterie croît et prospère sur le terreau des sociétés amORALES et sans justice. «Qu'est-ce qu'un état sans justice, sinon un vaste brigandage ? (Saint Augustin) Et l'empire romain est davantage mort de l'incroyable cupidité des collecteurs d'impôts à leur propre service, que des exploits guerriers des tribus germaniques, hunniques contre qui aucune population n'avait plus aucun intérêt à se battre, car elles représentaient un monde plus juste et plus civilisé que la foire aux ambitions du bas empire.

LA SOLUTION CONTRE LA PIRATERIE N'A JAMAIS ÉTÉ EN MER, MAIS À TERRE

César et Pompée l'avaient compris, mais il n'est plus trop envisageable de descendre à terre avec des troupes, de raser toutes les infrastructures et de pendre toutes les populations suspectes (ou de flinguer tout pêcheur qui approche.....). L'attitude de la marine chinoise sera intéressante. Utiliseront-ils les mêmes méthodes qu'au Tibet, ou des mesures plus policées ?

Pendant les opérations sismiques en zone «grise» (une bonne part de l'Indonésie, les Spratly et plus généralement tous les pays où la corruption est consubstantielle à l'administration), il y avait un «chargé de mission» qui nous précédait à terre pour désamorcer les embrouilles, revenant périodiquement à bord avec des «représentants» que nous nourrissions et abreuvions généreusement. Il y avait aussi des (grosses) valises de billets verts d'où nous sortions du «laissez passer» pour le village de l'île suivante, des douaniers non-payés, le toit du marché à refaire, mais aussi les réparations des dégâts supposés avoir été commis par la mission sur les engins de pêche locaux.

Je me suis fait tirer dessus par des gens que l'on aurait pu traiter de pirates, mais qui n'étaient que des pêcheurs ne voulant pas perdre leurs engins de pêche. Les ayant rencontrés, ils m'ont semblé être tout à fait identiques à des armoricains moyens. J'ai aussi rencontré en Corée des pêcheurs syndiqués qui cherchaient et obtenaient l'abordage sans trop de gravité pour se faire payer un bateau neuf... Nul n'est parfait, et toute généralité est fautive à la marge. Ayant réussi sa vie, irait-on promener sa Rolex dans un bidonville ? C'est pour une bonne part notre attitude inconsciente tous les jours en franchissant certains détroits.

IL RESTE UN ACTEUR, DISCRET ET EFFICACE : L'ASSUREUR

Même s'ils n'assurent pas exactement des choses identiques, assureurs et P&I se retrouvent en cas de prise d'otages. J'ose supposer que dans un souci d'efficacité ils travaillent de concert à une solution commune. Ce seront eux qui discuteront et qui régleront la note. Rassurez vous, ils en feront part aux armateurs lors des négociations de primes ou de surprimes en certaines zones. Il n'en demeure pas moins que c'est par leur intermédiaire que se constitue un événement après l'autre, une cascade «diplomatique» de représentants de la piraterie qui donne un visage à cette mouvance fantomatique.

Inconvénient, les assureurs ne sont pas vraiment gênés par la piraterie, ce n'est même qu'une manière élégante d'augmenter leur chiffre d'affaire. Les rançons ne sortent pas de leur poche, ce ne sont pas eux qui stagnent des mois sur un navire saisi, ce

ne sont pas leurs familles qui attendent des mois, des années pour certains, un signe de vie d'un époux, d'un père.

ALORS RÊVONS.

Je sais aussi que tout se termine un jour par la discussion. Autant que ce soit le plus tôt possible.

Le pas suivant devrait être, rapidement espérons-le, la mise en place d'une prévention. Par exemple, une taxe au tonnage reversée par les canaux de négociation déjà constitués, et surtout pas par la représentation officielle du pays qui nous montre tout les jours sa remarquable efficacité cause de tout ce gâchis, et qui s'empresserait de siphonner sur un compte en Suisse de l'argent qui devrait être utilisé par les populations concernées. Vous dire que tout serait idyllique, certainement pas. Il y aura comme toujours les uns et les autres. Mais pendant qu'ils discuteront de l'attribution des aides, puis des bonnes places, ils nous laisseront en paix.

On peut même envisager aussi, pourquoi pas, un «pilote du golfe d'Aden» qui symboliserait les navires ayant payé la dîme à l'organisation des pilleurs locaux. Cela aurait en plus l'avantage d'éviter les «petits malins» sous pavillon inavouable, dont l'état n'a évidemment pas de flotte actuellement en capacité de les défendre, et qui se collent aux «bateaux gris» pour profiter de leur protection, chèrement acquise par les impôts des autres. Le commerce international, peut-être épaulé par quelques ONG, aurait vraiment l'occasion de participer au développement économique de la région. Le Lloyds acteur du co-développement de la corne de l'Afrique, cela aurait plus de gueule que l'actuelle foire aux stock-options.

Dans le golfe de Guinée, la situation est encore à peu près gérable au commerce, et franchement casse-gueule pour les supply ou pour les pêcheurs. De brillants avocats qui gagnent en une journée le salaire d'un mois de commandant pourraient peut-être envisager de désamorcer en amont le désespoir des morts de faim. Certaines compagnies pétrolières major le font, discrètement, pour leurs installations.

Et puis au Brésil, là encore des morts de faim, donc accessibles.

Aux Caraïbes la situation est différente, les actes réels de piraterie sont un des supports du trafic de drogue.

LES OBJECTIONS

Il est dangereux de donner raison à des pirates, et cela ne peut que favoriser les vocations en ce domaine. Certes, mais pas davantage que les parachutages actuels de conteneurs de billets verts qui ne viennent qu'après l'acte, qui est rappelons-le, ce qu'il faut éviter. L'histoire nous apprend aussi que l'existence des pirates est à l'origine de bien des grandes marines d'aujourd'hui. Même renommés corsaires (et encore pas toujours), la différence était bien mince pour le pauvre équipage civil molesté, emprisonné, voire assassiné en cas de résistance.

Est-il choquant de payer pour passer en presque haute-mer ? Assurément. Mais il est aussi choquant (oh combien !) de se faire tuer pour mille euros dans un coffre-fort. Et puis, le pourcentage extorqué par les banques sur les utilisations de cartes bleues en Europe me choque aussi et ressemble très fort à de la piraterie, même si c'est très policé

On s'y habitue c'est tout, l'honneur des Capitaines dût-il encore en prendre un coup.

Bonne route à tous mes confrères navigants.

Cdt J.P. Côte

PIRATERIE MARITIME : UNE FORMATION PARTICULIÈRE POUR LES MARINS ?

Introduction

Les marins «marchands» sont de plus en plus exposés aux actes de piraterie et pas seulement en SOMALIE : toute l'Afrique de l'EST, l'Afrique de l'OUEST ou encore les côtes SUD AMERICAINES ou l'INDONESIE sont des endroits de moins en moins hospitaliers. On peut toujours éviter ces zones, mais le propre de l'Armateur, s'il veut pouvoir gagner sa vie, c'est de satisfaire les besoins de ses clients et donc d'être capable d'aller débarquer ou embarquer des marchandises ou des passagers dans n'importe quel coin du monde ! Les équipages, qui sont au service de l'armateur qui les paye à la fin du mois, risquent donc d'être confrontés à la piraterie et, dans les cas ultimes, d'être pris en otage.

Attitude de l'Armateur

Soucieuse de la santé et du bien être de ses passagers et de ses équipages, l'Armateur n'enverra son navire traverser ces zones à risques que si toutes les conditions de réduction de risques sont prises. C'est vrai, le risque zéro n'existe pas et tout le monde le sait. Il s'agit donc de réduire les risques au minimum tolérable.

Attitude de l'Administration du pavillon

Depuis longtemps notre Administration Maritime, qui a en charge la sécurité et la sûreté des navires de notre pavillon, se base sur les obligations et/ou recommandations issues de l'Organisation Maritime Internationale ou OMI.

Depuis longtemps, l'OMI a élaboré des «directives sur la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires». Ces directives sont régulièrement mises à jour (on en est à la révision 4 en ce moment) mais elles ont un gros défaut : elles donnent surtout des conseils de prévention ! En effet comme vous le savez, «l'OMI n'a pas de dents» (il n'y a pas de casquettes bleues !) c'est à dire qu'elle ne peut compter, pour la répression, que sur les mesures que pourront mettre en place les forces de sûreté des pays membres, via une décision de l'ONU ou d'une autre entité (Union Européenne par exemple) !

Conseils actuels

Même si elles se tiennent à la prévention des actes de piraterie ou de vols à main armée, les directives ont quand même un peu oublié de préparer les marins à subir la triste condition d'otages des pirates et ensuite la brève mais redoutable situation du quidam au milieu des cibles des forces d'intervention !

La piraterie s'est développée très rapidement, progression de 200% en 2008 et on a vu près de 140 navires attaqués, 45 d'entre eux hijackés et près

de 800 marins pris en otage ! En ce moment il y aurait encore 19 navires et près de 300 marins aux mains des pirates ! L'OMI ne sait pas faire «rapidement» !... La préparation des marins à subir la condition d'otages n'en est qu'à ses balbutiements !

Qu'en est-il donc de cette préparation des marins ?

STCW, le code de formation des marins est en ce moment en cours de refonte et nous parlerons tous bientôt de STCW 2010 en lieu et place de STCW 95. Dans cette refonte une formation des équipages à la sûreté est officialisée et pas seulement pour les officiers de sûreté mais pour tous les membres d'équipage (STCW A VI/5 et STCW A VI/6)... malheureusement une formation de survie en cas de prise en otage n'est pas prévue !

Quand même, sur demande de l'OMI, les gouvernements sont invités à étudier et remettre leurs suggestions à un groupe de travail qui verrait ses conclusions... peut-être... publiées en 2010 (STW 41)... donc pour une application exigée au plus tôt en 2012 ! Ce sera peut-être trop tard, la piraterie c'est en ce moment que cela se passe ! Et même si les forces armées sur place dans le Golfe d'Aden ou dans l'Océan Indien ont à présent quelque réussite, les navires, et leurs équipages, sont encore hijackés presque tous les jours et parfois avec des conséquences tragiques (décès du skipper du TANIT).

Propositions de l'AFCAN

Les Capitaines de navires estiment qu'il est grand temps de préparer les membres d'équipage à survivre au cas où ils seraient pris en otage et estiment que les consignes plus ou moins détaillées incluses dans les plans de sûreté des navires sont loin d'être suffisantes (ref § A 9.4.4 du code ISPS : élaborer des... procédures pour faire face à une menace contre la sûreté ou une atteinte à la sûreté, y compris des dispositions pour maintenir les opérations essentielles du navire...). Ils proposent donc qu'une formation spécifique soit délivrée en urgence aux membres d'équipage des navires devant se rendre dans des zones à risques et qu'elle soit rapidement délivrée à tous les marins sous une forme ou une autre* mais le plus tôt possible... sans attendre le 1^{er} juillet 2012 !

Il ne s'agit pas pour nous de crier de l'autre bout de l'océan sans proposer des solutions ... ce n'est pas notre genre ! Nous proposons donc une formation spéciale qui pourrait-être ajoutée à la formation déjà existante de «Gestion de crise et de comportement humain» (STCW A V/3) qui n'est obligatoire jusqu'à présent que pour les navires à passagers et donc la dispenser à tous les membres d'équipage ou alors, délivrer une formation spécifique sur la «survie en cas de prise en otage» dès que possible à bord ou à terre

A cet effet il serait peut-être judicieux de former d'abord des formateurs, les SSO par exemple, pour qu'ils puissent en toute connaissance former leurs équipages durant leur séjour à bord. On en profiterait si c'est nécessaire de dispenser une formation pédagogique leur permettant d'assurer la formation sûreté des membres d'équipage. L'OMI est très partisane de ce genre de transmission de connaissances qui est malheureusement très mal suivie dans notre industrie !

Proposition de contenu de la formation :

Les références utilisées devraient être celles de l'industrie (OMI, ONU, ICS/ISF, BMI) et pourrait contenir par exemple :

- Connaissance de la MSC Circ. 623 de l'OMI et pratiques recommandées (1 heure)
- Etude d'un cas : Prise d'otage sur le «PONANT» (1 heure +)
- Retour d'expérience acquis suite aux prises d'otages (1 heure)
- Comportement recommandé en cas de prise en otage avec ce qu'il faudrait faire et ce qu'il ne faudrait pas faire ou «les 17 attitudes de survie de l'otage» (1 heure)
- Connaissance des effets prévisibles appelés «syndrome de STOCKHOLM» et facteur humain (1/2 heure)
- Comportement nécessaire en cas d'intervention des forces armées (1/4 d'heure)
- Pédagogie (1 heure 15)
- Total 6 heures de cours

Cette formation de formateurs peut donc être dispensée en une journée. Cette formation devrait donc tenir compte du retour d'expérience qu'on peut retirer du récit du Cdt P. MARCHESSEAU «Prise d'otages sur le PONANT» (ed Michel LAFON 18,90€).

Conclusion

Les consignes de prévention recommandées par l'industrie et les forces armées sur place (sites du MSCHOA, UKMTO et ALINDIEN) intéressent surtout le Capitaine du navire et son plan de sûreté. Par contre être pris en otage ou subir un assaut des commandos concernent tous les membres d'équipage. Une simple formation sur le meilleur comportement à avoir dans ces conditions extraordinaires est à prendre en considération, si cela conduit à la survie ne serait-ce que d'un seul otage, alors elle vaut le coup, n'est-ce pas ?

* L'AFCAN a communiqué cette proposition à notre Administration Maritime début 2009.

Application du droit de RETRAIT À BORD DES NAVIRES



Les métiers de la mer ont toujours été des métiers à risques. On peut donc dire que ces risques font partie du contrat de travail du Capitaine et du marin. Mais de nouveaux risques apparaissent, comme l'embarquement d'équipages non qualifiés, ou la prolifération des zones où les pirates constituent un réel danger.

- *Comment faire la part entre le risque inhérent à l'aventure maritime, et le risque inacceptable, qui justifie recours au droit de retrait ?*
- *La jurisprudence actuelle permet-elle de donner des pistes pour l'application dans l'industrie maritime ?*
- *Quelles sont les dispositions comparables dans les autres États, et comment sont-elles appliquées ?*

ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION, AIMABLEMENT COMMUNIQUÉS PAR LE PROFESSEUR PATRICK CHAUMETTE, CENTRE DE DROIT MARITIME ET OCÉANIQUE, UNIVERSITÉ DE NANTES :

A bord des navires à passagers, le droit de retrait du salarié, face à un danger grave et imminent, découle de la tradition : «Les femmes et les enfants d'abord», le capitaine en dernier.

Ce droit de retrait s'applique aux entreprises d'armement maritime, donc sous pavillon français (art. L. 742-5 ancien C. Trav., maintenu en vigueur notamment pour le secteur maritime dans l'attente de l'adoption du nouveau code des transports, sans doute en fin d'année.

Lorsqu'il pense se trouver face à un danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé ou celle de ses collègues de travail, un marin doit alerter sa hiérarchie et peut arrêter le travail, refuser de poursuivre sa tâche. Il ne doit pas mettre en danger de ce fait ses collègues de travail, de sorte que ce droit de retrait peut être collectif et peut être encadré dans une procédure préventive (mais non limité).

Un droit de retrait en mer ? La démarche est plus compréhensive dans le refus d'appareillage. En ce sens, droit de retrait et droit de grève relèvent de mécanismes semblables, mais de causes différentes et d'effets différents.

En exerçant son droit de retrait, le salarié exerce son droit à la sécurité des conditions de travail, ne commet pas de faute, ne perd pas de rémunération : il engendre une inspection commune de la direction et des représentants du personnel (CHSCT). Il doit avoir un motif raisonnable de croire se trouver devant un danger grave et imminent, en fonction de ses connaissances et de ses compétences. L'inspection commune dira s'il y avait vraiment un tel danger et

quelles mesures préventives mettre en œuvre. Il n'y a pas plus de jurisprudence maritime que de jurisprudence aérienne.

Pour le capitaine de navire, responsable de la sécurité du bord, le droit de refuser d'appareiller découle de ses attributions et de ses responsabilités mêmes, sur le fondement de la Convention SOLAS. Ce sont même les accidents à bord, les pollutions, les abordages qui lui seront reprochés.

Si ses attributions sont bien exprimées sous forme d'obligations et de responsabilités, ce qui manque est l'expression de ses prérogatives positives de refus vis-à-vis de son employeur. Il doit veiller à la sécurité, mais il n'est pas dit qu'il peut refuser d'appareiller quand la sécurité est en cause. Dès lors, il n'a pas de texte explicite sur lequel s'appuyer pour indiquer qu'il est dans son droit, et non en faute.

Existe-il une procédure interne ou externe, lui permettant de se défendre, avant de se faire licencier ? NON. Il est soumis à des pesanteurs de plus en plus lourdes, sans disposer d'un statut protecteur international (ou régional) minimal, lui donnant l'autonomie nécessaire à la maîtrise de ses responsabilités (je n'écris pas la maîtrise de ses prérogatives).

Que pèse l'association internationale des capitaines, vis-à-vis d'une société de manning ou d'un armement qui considérerait qu'un capitaine est indocile et fait du zèle ?

Sous pavillon français, le capitaine a peu besoin du droit de retrait personnellement (SOLAS, ISPS, CDPMM) ; les dispositions conventionnelles, la commission de discipline lui donnent une protection minimale, peut être insuffisante de nos jours. Ce sont moins les textes «fondamentaux» qui manquent que leurs conditions réelles de mise en œuvre.

VERDICT DE LA COUR EUROPÉENNE DE JUSTICE CONTRE LE CAPITAINE DU PRESTIGE

*La profession maritime choquée par le verdict contre le capitaine Mangouras.
Article de Justin Stares et Richard Meade.*

Traduction libre par le Cdt Ph. SUSSAC

Les officiels de l'activité du Shipping ont été «choqués et déçus» après le verdict dans le cas du capitaine Mangouras contre l'Espagne devant la cour Européenne des droits de l'homme.

Par une décision unanime, le tribunal de Strasbourg a jugé que la caution de 3M Euros demandée au Capt Mangouras n'était pas excessive compte tenu de la gravité de la pollution de 2002. Les sept juges ont aussi dit que le temps passé par le capitaine Grec dans une prison Espagnole – 83 jours – était, également, court comparé à des cas similaires.

Des représentants de la «London Steamship Owners Mutual Insurance Association», assureurs du navire, ont déjà fait comprendre qu'ils allaient faire appel de cette décision.

Jon Whitlow, secrétaire de la section marins de l'ITF indique «Ces conclusions semblent inexplicables». «L'arrestation du capitaine Mangouras était une mauvaise réaction d'un gouvernement fautif. Son maintien en détention était une tentative, de motif politique, pour rejeter la faute suite à un désastre national. Cela semble similaire à d'autres cas ? Les mêmes types d'influences sont à l'œuvre dans le cas du Hebei Spirit, et nous avons l'espoir que en luttant contre ce récent scandale en Corée, nous même et toute la profession pourrons nous exprimer pour mettre fin à l'injustice comme nous avons été capables de le faire dans le cas du Capt Laptalo».

Le Capt Mangouras avait fait valoir que le niveau de la caution était disproportionné par rapport aux accusations, qui étaient des «irrégularités» dans son comportement à la suite de l'accident, qui avait amené le rejet de 70000 t de fuel dans l'Atlantique. Bien que les juges Espagnols aient reconnu que la pollution était un accident, ils avaient fait valoir que il y avait eu «un manque de coopération avec les autorités terrestres quand elles avaient essayé de prendre le navire en remorque».

La Cour Européenne a indiqué qu'elle «ne peut ignorer la préoccupation grandissante et légitime en Europe et dans le monde» au sujet de la pollution. Les juges indiquent qu'il y a eu «détermination unanime» pour l'identi-

fication des coupables de crimes contre l'environnement, «pour s'assurer qu'ils soient jugés et punis».

La cour a noté que la caution a été payée par l'assureur du navire, ajoutant qu'elle «tenait compte du fait que la gravité de la catastrophe naturelle avait justifié la préoccupation du tribunal Espagnol afin de déterminer les responsabilités, et que par conséquent, il était raisonnable pour eux de s'assurer d'une présence au procès pour infliger une lourde peine». Après le paiement, le capitaine Mangouras est retourné en Grèce où il doit pointer à la police tous les quinze jours. Les poursuites criminelles contre lui sont toujours en cours.

La Cour de Strasbourg ajoute, dans un communiqué accompagnant le jugement en Français, qu'elle «a considéré qu'il devait être tenu compte des circonstances particulières du cas, en particulier la nature spéciale des fautes commises dans un contexte de «hiérarchie de responsabilités» dans le cadre des lois maritimes, ce qui est différent d'autres cas où elle a eu à examiner la longueur des temps de détention préventive», «Le montant de la caution exigée, bien qu'élevé, n'a pas été disproportionné».

Les juristes des assureurs sont en train d'examiner les détails du jugement, des milieux informés font valoir que, compte tenu des graves implications de ce verdict pour les marins et, plus largement, pour la profession, un appel est probable. La pollution du Prestige, qui avait endommagé les cotes d'au moins trois pays, avait entraîné une réaction très forte des politiciens Européens et avait accéléré le bannissement des pétroliers simple-coque des eaux Européennes.

Les législateurs de Bruxelles avaient, également, durci la loi de telle sorte que les marins peuvent maintenant être mis en prison pour des pollutions accidentelles. Une large opposition à ces changements a eu lieu, venant d'origines multiples, dont des armateurs et des syndicats, faisant valoir que cela dissuaderait les jeunes d'entrer dans la profession.

La Cour Européenne des droits de l'homme est une organisation Européenne, sans aucun lien avec l'Union Européenne.

IFSMA DRAFT Policy

L'INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS ASSOCIATIONS dont l'AFCAN fait partie vient de sortir un document de 80 pages (qui doit encore avoir l'approbation de l'assemblée générale) explicitant les buts de la fédération, sa politique générale et sa position sur plusieurs sujets intéressant les capitaines. Ceci dans le but d'aider les délégués intervenant dans les conférences et les groupes de travail. Les positions prises se rapprochent beaucoup de celles de l'AFCAN.

**Chaque sujet renvoie aux résolutions et circulaires de l'IMO ainsi qu'à celles prises en AG de l'IFSMA
En voici quelques exemples :**

ORGANISATION DE LA VEILLE ET DES QUARTS, EFFECTIF DE SECURITE

L'IFSMA est contre la pratique de la veille de nuit à un seul homme.

L'IFSMA demande :

- que le capitaine ne participe pas au rôle de quart s'il y a deux officiers de pont ou plus à bord, non compris le capitaine. (remarque du traducteur : reste posé le problème des petits navires)
- que toutes les personnes nécessaires pour garantir la sécurité du navire et l'application des plans d'urgence soient portées sur la fiche d'effectif.

La fiche d'effectif doit prendre en compte les aspects commerciaux de l'expédition maritime, particulièrement quand ils demandent aux officiers du travail supplémentaire concernant les marchandises dangereuses, le code ISPS etc. Il faut également tenir compte de la charge de travail au port et de la fréquence des escales rapides du voyage qu'effectue le navire.

CRIMINALISATION DES NAVIGANTS

L'IFSMA est d'avis de continuer à user de tous les moyens diplomatiques pour encourager les administrations à se conformer aux principes édictés par les procédures ILO/IMO pour le traitement correct des navigants et constate qu'il existe des cas de criminalisation injuste dans plusieurs pays. A plus long terme, l'IFSMA encourage la mise en place d'une nouvelle Convention étendant les procédures de traitement correct aux cas d'accidents de mer.

SECURITE MARITIME ET PIRATERIE

Mettre en place un système de convois pour les navires lents et/ou bas sur l'eau.

L'IFSMA s'oppose fermement à l'idée d'armer les navires, que ce soit en fournissant des armes à l'équipage ou par la présence d'une force armée à bord. (Note du traducteur : certes, mais le problème des stationnaires, ravitailleurs de plateformes par exemple est plus délicat)

Il doit être légalement permis au capitaine de stopper l' AIS s'il



crain que son usage n'aide les pirates à localiser son navire.

Equiper les navires avec un appareil sonore à longue portée comme le SEABOURN SPIRIT DATA et s'assurer que les utilisateurs sont entraînés à leur utilisation.

CONTROLE DES ETATS DU PORT ET DU PAVILLON

L'IFSMA demande :

- que les administrations gouvernementales disposent de ressources suffisantes pour réaliser plus d'inspections effectives des navires enregistrés sous leur pavillon tout autant que ceux étrangers dans le cadre du contrôle de l'état du port.
- de pousser rapidement les administrations à effectuer un grand nombre d'inspections inopinées tant sur l'état technique qu'opérationnel des navires.
- qu'il y ait un nombre restreint de sociétés de classifications approuvées. Des inspecteurs indépendants devraient être nommés dans le même esprit.
- que les états de pavillons harmonisent leurs politiques de contrôle par des contacts entre autorités pour se concentrer sur les navires suspects.

ENVIRONNEMENT

La doctrine de l'IFSMA est de contribuer pleinement au travail de l'IMO pour améliorer l'environnement maritime et de s'obliger à tenir ses membres informés sur les changements qui modifieraient les responsabilités du capitaine.

VTS

Le personnel des VTS devrait avoir un brevet de capitaine ou l'équivalent avec une expérience suffisante de la conduite en passerelle. Les décisions concernant la navigation et la manœuvre du navire doivent rester du ressort de l'équipe de passerelle du navire.

Il y a de nombreux autres sujets, le texte complet en anglais peut être consulté sur le site Internet de l'AFCAN.

Cdt Ch. LOUDES 18/05/09

RÉSUMÉ DE LA VIE DE William BLIGH, UN CAPITAINE ÉVINCÉ DE SON NAVIRE À PLUSIEURS REPRISES

Pour avoir récemment fait un tour au Nautical Institute à LONDRES, je me suis arrêté quelques minutes pour rendre une petite visite à un illustre collègue, le Commandant William BLIGH. En effet notre collègue, qui a été rendu célèbre par la mutinerie du BOUNTY, repose tout près du siège de l'OMI à quelques pas de LAMBETH BRIDGE.

L'histoire du BOUNTY pouvait bien sûr donner lieu à des films intéressants notamment le dernier qui date de 1984 et où BLIGH était joué par Anthony HOPKINS. Mais on a bien romancé tout cela et lorsqu'on regarde de près la vie de notre collègue, elle a été tout aussi intéressante avant et après la mutinerie du BOUNTY.

Embarqué de bonne heure (âgé de 8 ans ! comme Ship's boy ou Captain's servant), comme cela se faisait en ce temps là, William BLIGH, né en CORNOUAILLES en 1754 dans un petit village qui porte le nom d'un grand saint bien connu en BRETAGNE (ST TUDY) semble avoir gravi tous les échelons jusqu'au grade de Vice-Amiral of the Blue, sans être vraiment passé par l'École Navale. Cela ne l'a pas empêché d'être un excellent marin, un botaniste, un cartographe, un ingénieur portuaire et surtout un excellent Capitaine... peut-être un peu rigide, mais certainement pas le salaud qu'on nous a trop fréquemment décrit.

Il y a peu, le 24 Mars 1989, ironie de l'histoire, un gros pétrolier que tout le monde connaît, l'EXXON VALDEZ, dans le PRINCE WILLIAM SOUND, monte sur un caillou qui a pour nom Bligh Reef ! En effet, décou-

vert en 1778 durant son troisième voyage à la recherche du passage du Nord Ouest, James COOK lui donna le nom d'un officier d'un des navires de l'expédition. Cet officier de 24 ans seulement n'était autre que William BLIGH sur le HMS RESOLUTION.

Bligh a fait la plus grande partie de sa carrière dans la NAVY mais restait quand même dans la réserve (Blue Ensign) ... il navigua au commerce entre 1783 et 1789 comme Lieutenant et Capitaine. D'ailleurs, recommandé par la ROYAL SOCIETY, une fondation scientifique très British, il rejoint la « Navy » pour prendre le commandement de la BOUNTY, à l'âge de 33 ans. Il s'agissait pour son armateur Écossais de ramener du pacifique vers les Antilles et notamment la Jamaïque et la Barbade, des plants d'arbre à pain afin de nourrir facilement les esclaves noirs ramenés d'Afrique ou d'ailleurs.

Si le fond de l'histoire de la mutinerie de la BOUNTY est connu, on sait bien que c'est surtout le « confort » des îles et spécialement de TAHITI qui fut à la source de la mutinerie. Une partie de l'équipage se voyait mal repartir vers l'hémisphère Nord en passant par le terrible Cap Horn qu'ils n'avaient pu franchir au voyage aller !

En effet les Polynésiens, et surtout les Polynésiennes, étaient très accueillants. En ce temps là, la liberté sexuelle existait dans les îles du Pacifique, quelque peu en opposition avec celle de l'Europe. Les relations sexuelles des polynésiennes avec les marins visiteurs étaient largement tolérées et même considérées comme banales.

Étant resté assez longtemps à TAHITI en attendant le moment propice pour empoter les arbres à pain, la BOUNTY reprit la mer le 4 avril 1789 et la mutinerie éclata trois semaines après, lorsque BLIGH, alors au niveau des îles TONGA décidait finalement de passer par le Cap Horn !

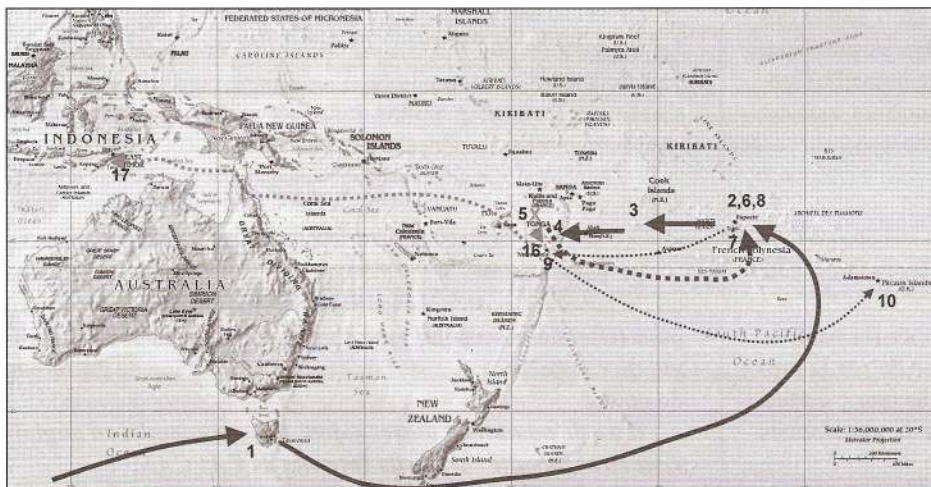
On connaît le dénouement ... Dans une chaloupe, BLIGH et ses fidèles parcoururent près de 6.000 milles en 41 jours (sous vents dominants) jusqu'à TIMOR, île Hollandaise entre l'Australie et l'Indonésie (points 16 à 17). Tandis que le BOUNTY sous les ordres de CHRISTIAN (Prénom : Fletcher) partait dans l'Est pour une fuite éperdue devant l'Amirauté britannique qui se terminera dans les îles inhabitées de PITCAIRN beaucoup plus à l'Est, vers l'île de Pâques (points 8,9,10). Pour échapper à la vue de la flotte Anglaise, la BOUNTY est brûlée le 23 janvier 1790 ... Cette date reste une fête nationale pour les quelques 45 habitants actuels de PITCAIRN, qui sont cependant restés sous la couronne britannique !

On pense que là-bas, du point de vue des relations intimes, le calme est revenu depuis longtemps et ironie de l'histoire encore, c'est un des descendants de CHRISTIAN qui était maire de la capitale ADAMSTOWN en 2004 jusqu'à sa condamnation pour viol !

BLIGH revint donc en Angleterre et passa en cour martiale pour... avoir perdu son navire ! Il fut cependant blanchi. Les mutins furent poursuivis et certains ramenés en Angleterre pour y être jugés et ils n'échappèrent à la corde que grâce à la clémence du roi George III. Finalement l'aventure de la BOUNTY et surtout son exploit de rejoindre TIMOR avec 18 personnes sur une barcasse de 7m rendirent BLIGH célèbre.

Il eut ensuite une carrière brillante avec quand même quelques péripéties. En 1792, il commande la HMS Providence et se voit désigner pour recommencer la même mission qu'avec la Bounty. Il réussit sa mission avec succès ce coup-ci ; Mais, en fait, les esclaves des Antilles ne voudront jamais manger des fruits de l'arbre à pain !

En 1797 alors qu'il commandait le HMS DIRECTOR, il fut à nouveau évincé de son navire lors de la mutinerie du NORE... Finalement, la flotte britannique subissait le contre-coup de la révolution française. Les



mutins voulaient rallier la France comme certains mutins voulaient rallier la Corse il n'y a pas si longtemps ! Les meneurs furent pendus aux plus hautes vergues. Les Anglais n'avaient pas encore découvert la guillotine, d'ailleurs ils ne l'adopteront jamais !

BLIGH commanda ensuite de nombreux navires toujours dans la marine Royale et participa entre autres à la bataille navale de Copenhague en 1801 sous les ordres de NELSON. Après avoir été élu membre de la Royal Society comme marin et botaniste, il se voit confier en 1805 le poste de gouverneur de Nouvelles Galles du Sud en Australie. Pendant 5 ans, il tenta de mettre de l'ordre dans un pays aussi vaste que rustre, et où la monnaie d'échange commerciale était l'alcool !

Il termina sa vie à LONDRES comme contre-amiral puis vice-amiral toujours sous le pavillon bleu. En Grande-Bretagne c'est encore plus net que chez nous... on ne mélange pas les torchons avec les serviettes, isn't it ? Il vivait respecté à LAMBETH au bord de la Tamise, et il mourut à 64 ans du côté de Bond Street (CITY) alors qu'il rendait visite à son docteur.

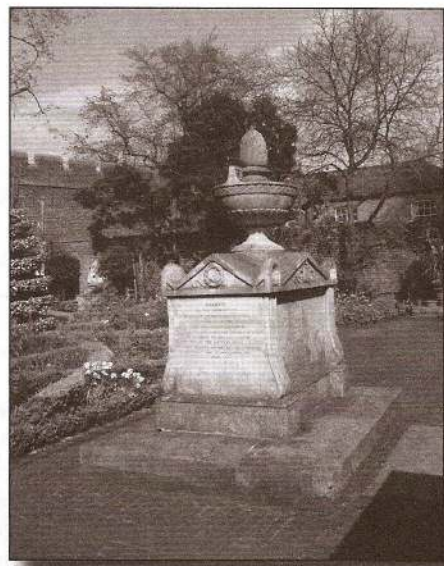
Dans le jardin de Lambeth St Mary's Church, un mausolée contient les restes de notre Capitaine en compagnie de ceux de son épouse morte 5 ans avant lui et de quelques uns de ses descendants. Rien ne rappelle la

BOUNTY sur ce monument sauf l'arbre à pain qui surmonte une coupe démesurée et qui doit évoquer sa deuxième tentative de 1792, réussie celle là ! D'ailleurs l'épithaphe rappelle cet exploit.

SACRED
TO THE MEMORY OF
WILLIAM BLIGH ESQUIRE FRs
VICE ADMIRAL OF THE BLUE
THE CELEBRATED NAVIGATOR
WHO FIRST TRANSPLANTED THE
BREAD FRUIT TREE
FROM OTAHETTE TO THE WEST
INDIES
BRAVELY FOUGHT THE BATTLES OF
HIS COUNTRY
AND DIED BELOVED RESPECTED
AND LAMENTED
ON THE 7th DAY OF DECEMBER 1817

Bligh avait su également tirer profit du retour d'expérience de James COOK. Cela se voit un peu dans les films mais il faisait manger des citrons à ses hommes et les obligeait à un exercice physique tous les jours en les faisant danser de 5h à 8h le soir sur le pont. Il assurait la fumigation des cales contre les rats, la ventilation des entreponts et emménagements équipage. Il exigeait le lavage des vêtements et leur séchage !

En conclusion, notre collègue BLIGH a connu des mutineries et s'est fait évincer de



son navire à plusieurs reprises. Même si ce genre d'exactions était plus fréquent à cette époque, cela nous interpelle quand même. En effet les mutins finissaient tragiquement au bout d'une corde... Aujourd'hui les enquêteurs parfois ne sont même pas capables «d'identifier formellement» les mutins. Pour notre intérêt on espère que le GIGN a formellement identifié les mutins du «Pascal Paoli» même si on ne souhaite pas du tout les voir se balancer au bout du mât radar !

Cdt B. APPERRY

NOUVELLES, LETTRES ET EXTRAITS - Mai 2009

RECUEILLIES PAR LE CDT PH. SUSSAC

4 mars 2009

USCG

Thad Allen, commandant des USCG, a renouvelé sa promesse de travailler avec la profession du Shipping et pour le compte des marins devant le National Press Club à Washington. Il indique s'être impliqué personnellement pour que la politique et les procédures de son «agence» veillent à la sécurité et sûreté à la mer, sans étouffer le commerce. Par ailleurs, il a renouvelé sa promesse de s'assurer de la possibilité de sortie à terre pour les marins en escale et a incité les marins, pour autant qu'ils soient en règle, qui sont interdits de sortie à terre à contacter le commandant de port immédiatement: «Nous avons à être au courant des problèmes quand ils se produisent pour pouvoir intervenir, et pas des semaines plus tard». Il a également indiqué qu'il travaillait à former des équipes mixtes d'inspecteurs civils expérimentés avec des officiers «classiques» en uniforme, pour les inspections de navires.

PORTE CONTAINERS À L'ARRÊT.

Des chiffres venant de AXS Alphaliner indiquent que le 2 Mars, 453 navires représentant 1,35 Mevp étaient à l'arrêt. Ces chiffres étaient alors en augmentation rapide. Sur ce nombre, 220 navires sont des navires en attente d'affrètement, la plupart de moins de 3000 evp de capacité, pour environ 320000 evp. Un cadre de NOL indique qu'il pense que 2009 verra plus de 1500 navires arrêtés pour une capacité de 2,7 Mevp.

COSCO BUSAN, RAPPORT FINAL DES USCG.

Le navire avait heurté le Bay Bridge à San Francisco en 2007, par brume épaisse, entraînant une pollution importante. Le rapport confirme la culpabilité du pilote, qui a plaidé coupable d'infractions criminelles. Le rapport indique que la cause principale de l'accident est «Une erreur de navigation du pilote, qui a piloté le navire à une vitesse élevée et dangereuse avec une visibilité quasi nulle, n'a pas vraiment suivi la position du navire et sa navigation et a perdu tout contrôle de la situation». Le rapport indique qu'il n'y a pas de responsabilité du système des USCG de suivi des navires, bien qu'un des membres du National Transportation Safety Board ait insisté sur le fait qu'il pensait que l'opérateur du VTS aurait pu intervenir davantage avant le choc. Le rapport indique également des fautes du capitaine, mais un paragraphe du rapport indique que le pilote n'avait pas besoin de l'aide du capitaine pour trouver le centre du chenal ou le centre du pont. Le rapport a été mis en ligne sur le site des USCG.

PRESTIGE (suite).

L'accident et la pollution avaient eu lieu en Novembre 2002. Un juge Espagnol, a décidé d'abandonner les poursuites contre José Luis Lopez Sors, qui était en charge du Shipping au gouvernement. Il a décidé que le capitaine, Mangouras, le second capitaine et le chef mécanicien sont coupables d'obstruction aux tentatives de remorquer le navire loin de la côte, en suivant en cela des instructions de l'exploitant. La société de classification ABS est entièrement relaxée. Le P&I avait payé une caution de 3 MUSD, pour la sortie de prison de Mangouras. Les avocats de Mangouras, Greenpeace et «Nunca Mais» ont indiqué qu'ils allaient faire appel de cette décision. La profession, dans son ensemble, avait fermement reproché au gouvernement Espagnol la pollution parce qu'il avait refusé l'entrée dans un port de refuge. Mais la Cour Européenne de Justice a, récemment, approuvé l'emprisonnement du capitaine et statué que le montant de la caution avait été raisonnable.

26 Mars 2009.

INSTRUCTION CURIEUSE DU GOUVERNEMENT PHILIPPIN ET RÉACTIONS.

Environ 108 marins Philippins sont actuellement retenus par des pirates Somaliens. Le gouvernement a interdit l'emploi de marins Philippins sur des navires transitant par le golfe d'Aden. La Présidente Gloria Macapagal Arroyo a même ordonné une «coordination réelle» entre les autorités Philippines, les manning agents et les armateurs afin que cette instruction soit appliquée strictement, au besoin en débarquant les Philippins avant le passage. - ??? - Le syndicat UFS (Union Filipino Seafarers) trouve cette instruction ridicule, fait valoir que c'est techniquement impossible, que près de 20% des marins dans le monde sont des Philippins, craint pour leur emploi si cela est appliqué. Il indique que aucun armateur ne pourra penser débarquer la totalité des Philippins avant le passage dans le golfe d'Aden, pour le rembarquer ensuite, «Même si cela se faisait, où trouverions nous des marins pour les remplacer? S'ils sont débarqués pour interruption de contrat et renvoyés chez eux, qui paiera leur voyage ?». Le gouvernement a alors demandé aux navires de se tenir à 200 milles des côtes Somaliennes, l'UFS demande : «Les législateurs sont-ils au courant que les pirates attendent même à 450 milles au large ?». Il a aussi demandé s'il y avait des sanctions prévues en cas d'infraction : «Qui sera poursuivi, le manning agent, l'armateur ou encore le marin lui-même qui n'aura pas débarqué ?»

HEBEI SPIRIT.

La Cour Suprême Coréenne a amendé le dernier jugement, annulant les amendes contre l'équipage, mais confirmant la culpabilité des hommes. Le Capitaine et le Second (Indiens) ont été autorisés à quitter la Corée après avoir effectué 550 jours de prison depuis l'accident alors qu'ils avaient été relaxés de faute pour l'abordage (le navire était au mouillage, abordé par une grue à la dérive après rupture de remorques), mais gardés en détention puis condamnés ensuite pour n'avoir pas évité la perte à la mer de 12000 t de crude, alors qu'ils avaient eu des difficultés, même pour garder le navire à flot. Il y a encore diverses réactions indignées sur cette détention. L'accident a eu lieu le 7 Décembre 2007. On trouve sur Internet une vidéo au sujet de cet accident, on y voit brièvement le navire et la grue (Il fait encore nuit, env. 07h30 LT).

RAPPORT D'ENQUÊTE APRÈS PERTE DE CONTAINERS ET POLLUTION.

Le rapport d'enquête Australien, relaxe l'opérateur, le capitaine et l'équipage de toute faute même si le navire a perdu 270 t de soute, polluant 60 kms de plage, à la suite du cyclone Hamish. Le Pacific Adventurer, 1123 evp, de Swire Shipping avait perdu 31 containers avec avarie à la coque (percée) au large de Brisbane. Le rapport indique que toutes les précautions adaptées avaient été prises. Le saisisage avait été vérifié et renforcé, la vitesse considérablement réduite avec de nombreux changements de cap selon le temps. Mais le navire (vers 03h30 LT) a roulé de 40° de chaque bord dans des vagues de 8 m. L'écroulement d'une pile au centre de la pontée a entraîné la chute de boîtes à la mer «en moins d'une minute». Le navire a relâché à Brisbane pour des réparations provisoires. A ma connaissance, c'est la première fois (enfin) que l'on reconnaît que les containers eux mêmes peuvent «faiblir», et que ce n'est pas obligatoirement le saisisage du bord qui est défaillant.

POURSUITE ET NAUFRAGE POUR ÉVITER UN CONTENTIEUX.

Le capitaine (Indonésien) d'un navire a été condamné à trois mois de prison après naufrage de son navire suite à poursuite. Le New Star (5000 tpl) devait débarquer du riz à Nakhodka (Russie, côte Est), D'après diverses sources, le riz avait été contaminé par de l'eau de mer et le réceptionnaire demandait plus de 300000 USD. L'armateur, voulant éviter une probable saisie et des pénalités aurait ordonné au capitaine d'appareiller, sans clearance ni formalités. Le navire a été poursuivi par un navire Russe armé. Ayant ignoré les tirs de semonce, il a coulé après tirs au but (le 15 Février). Huit membres d'équipage sont morts par chavirage du canot de sauvetage, huit rescapés dont le capitaine qui a été retenu et condamné.

UN MARIN DU MAERSK ALABAMA VA EN JUSTICE.

Une assignation par un membre d'équipage (du service général) du Maersk Alabama est faite parce que l'armateur et l'agence employeur (Walterman Steamship) «l'ont envoyé sciemment dans des eaux fréquentées par des pirates au large de la Somalie». Cet homme, résidant en Floride, est représenté par la firme Bryant dans cette action qui a été faite au Texas. L'argumentaire de Bryant indique que Maersk et l'employeur ont sciemment exposé leurs employés à un danger probable et n'ont pas pris les précautions adaptées de sécurité/sûreté, également d'avoir compté sur les militaires US pour «fournir une aide postérieure à l'évènement», choix qui aurait entraîné un bien plus grand coût et risque pour la vie humaine, que celui qui aurait été entraîné si des précautions appropriées avaient été prises avant. Bryant indique que ce membre d'équipage a subi des «blessures importantes» au cours d'une bataille avec un pirate. Bryant parle également d'une demande d'indemnité de l'ordre de 75000 USD. Le Maersk Alabama, pavillon US, a été libéré le 12 Avril, trois pirates tués; par ailleurs, le capitaine retenu dans un canot de sauvetage a été également libéré.

MAERSK ALABAMA : LE CAPITAINE PLAIDE POUR LA PRÉSENCE D'ARMES À BORD.

Le capitaine Richard Phillips, du Maersk Alabama, a publiquement demandé que les officiers supérieurs soient armés lors des transits dans les zones à pirates. Dans son témoignage devant une commission du Sénat, il a déclaré qu'il était convaincu que armer l'équipage, en dehors de toute autre précaution, pourrait être une dissuasion efficace; Seuls les quatre officiers importants auraient accès aux armes, après avoir reçu une formation adaptée; qu'il n'était pas vraiment opposé à une équipe armée à bord, mais qu'il pouvait y avoir des problèmes de commandement avec le chef d'une équipe de protection armée; qu'il souhaitait que les navires soient plus protégés «de construction», des propositions en ce sens auraient été faites. Le représentant de Maersk, devant la même commission, a exprimé son désaccord sur le fait d'armer les équipages, ce qui entraînerait une escalade dans l'utilisation d'armes plus lourdes et dangereuses par les pirates, escalade dans laquelle les marins ne peuvent l'emporter.

DOCUMENT OFFICIEL D'IDENTITÉ DES GENS DE MER AUX USA.

L'administration US indique qu'elle exigera strictement un document d'identité «acceptable» de tout marin d'un navire devant faire escale aux USA, y compris pour les navires pavillon US venant de l'étranger, à partir du 28 Mai. Les documents acceptables sont: Une carte de résident permanent aux USA, un document d'identité national US de marin marchand, un document d'identité national US de travailleur du transport, ou un document d'identité de marin délivré par, ou sous l'autorité, d'un État ayant ratifié la convention ILO (révisée) 2003 sur le document d'identité des gens de mer, document parfaitement conforme à la règle ILO 185.

24 Mai 2009.

COMMENTAIRES DE LA STATION RADIO ESPAGNOLE CADENA SER SUR LA PIRATERIE.

Cette station signale avoir obtenu un document d'une «European military intelligence», qui indique que des «consultants» (informateurs bien placés à Londres) restent en contact par téléphone satellite avec des centres de commandement de pirates en Somalie où les décisions d'attaques sont prises. Ces informateurs aideraient les pirates à choisir leurs cibles, avec des renseignements sur la route et la cargaison. La station indique que cela permet aux groupes les plus organisés de se préparer et même de s'entraîner plusieurs jours en avance pour des attaques spécifiques, les pirates «d'encadrement» ne rejoignant le navire pris seulement au voisinage des cotes. Certains capitaines de navires attaqués ont indiqué que les pirates avaient beaucoup de renseignements sur leur navire; la station cite le Titan (Grec), Karagol (Turc) ou le Felipe Ruano (Espagnol). Le document indiquerait aussi que le pavillon du navire est un élément du choix (Les Britanniques seraient de plus en plus évités). La station précise que, dans au moins un cas, un armateur a indiqué que les pirates avaient pris contact avec leurs informateurs à Londres après la prise du navire.

- Cette information a été mise en doute, et démentie, par des organismes Européens contre la piraterie.

CIRCULAIRE DE L'ADMINISTRATION US DEMANDANT DES ÉQUIPES DE SÉCURITÉ À BORD.

Le Rear Admiral J. Watson (USCG) a indiqué qu'une nouvelle directive pour la sécurité maritime avait été diffusée (le lundi 11 Mai) aux armateurs et exploitants des navires pavillon US, qui doivent mettre en place des mesures spécifiques de sûreté et les soumettre aux USCG. La directive ne demande pas réellement que les équipes de sûreté à bord soient armées, mais prévoit une grande latitude pour l'équipement et les procédures de ces équipes, ne voulant pas, selon l'expression employée: «augmenter la sûreté au détriment de la sécurité». J. Watson a indiqué que cette directive, élaborée en concertation avec la profession, était «information sensible de sûreté» et n'était donc pas publique. La directive oblige les navires US à se conformer aux procédures reconnues internationalement et à opérer selon les instructions des forces militaires dans la région. Au sujet de l'armement des équipes de sûreté, J. Watson a indiqué que le gouvernement est en pourparlers avec les états de la région (golfe d'Aden) pour une éventuelle autorisation d'escale avec des armes.

APPAREILS ACOUSTIQUES À LONGUE PORTÉE, D'APRÈS UN ARTICLE DE «MARITIME TODAY».

L'ATC (American Technology Corporation), fournisseur d'appareils et de technologies acoustiques, a fait savoir que ses appareils (LRAD) sont actuellement de plus en plus utilisés par des forces militaires US et étrangères dans la lutte contre la nouvelle piraterie dans le golfe d'Aden et au large de la corne de l'Afrique. ATC avait fabriqué ces LRAD (Long Range Acoustic Devices), à la suite de l'attaque du USS Cole, il y a environ huit ans. Selon ATC, cet appareil permet aux forces de sécurité de déterminer l'éventuelle intention d'une attaque à une distance suffisante, pour donner le temps de mettre en pratique des mesures en réponse à une menace. Le LRAD peut être considéré comme une arme non létale, fournissant un son intense très directionnel, qui peut, aussi, à des distances de plus de 3000 m, clairement transmettre des avertissements ou instructions. Le LRAD a déjà prouvé son utilité dans la détermination des intentions et dans l'éloignement de pirates de navires transitant dans le golfe d'Aden, dont le Seabourn Spirit (Nov 2005); plus récemment, plusieurs attaques ont été repoussées, dont une sur un pétrolier Singapour à l'aide d'un destroyer Japonais utilisant cet appareil; le 5 Mai 2009, le USNS Lewis and Clark a évité une attaque en commençant à utiliser l'appareil alors que les pirates étaient encore à deux milles.

LES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION L'EMPORTENT SUR L'OMI AU SUJET DE LEUR ÉVALUATION.

D'après un article de M. W. Bockmann

Il est entendu que les sociétés de classification décideront elles-mêmes si leurs «design» pour les navires sont conformes aux normes, à la suite du succès d'une action de lobbying à l'OMI pour un système de conformité moins onéreux. Le recul de l'OMI, permettant des contrôles moins nombreux et moins stricts des règles des sociétés de classification, est survenu à la suite de plaintes au sujet du projet original qui prévoyait une équipe d'experts pour vérifier strictement les conformités et qui a été jugé trop cher et compliqué

Ces normes en projet pour la construction des navires sont la première tentative d'établissement de règles uniformes pour les vraquiers et pétroliers neufs à partir de 2016. Le MSC a approuvé que les sociétés puissent s'auto contrôler pour la conformité des règles de construction avec les normes fixées par l'OMI, qui enverra quelques équipes d'audit.

Le Lloyd's Register avait fait valoir que des vérifications détaillées pourraient prendre jusqu'à 90 ans et coûter 140MGBP (231 MUSD) aux sociétés de classification. Avec le nouvel accord, les coûts ont été réduits de 900000 à 50000 USD pour établir une règle, d'après un porte parole du LR. Il a ajouté: «C'est un peu comme les inspections PSC, si vous voyez un bon navire et que vous ne tombez pas dans un trou en marchant sur le pont, avez-vous vraiment besoin de vérifier des certificats pour voir qu'il y a un problème ou pas

Mais le Capt. Bell (Administration Bahamas), partie prenante dans l'élaboration des standards de construction, a fait remarquer que des contrôles extérieurs sont normaux «dans presque tous les domaines dans le monde». Il a ajouté «Nous avons obtenu quelque chose, des amendements à SOLAS. Nous avons quelques standards dont nous pouvons évaluer la différence avec ceux des sociétés de classification. Pour le moment, c'est un moyen de mesure plutôt faible». Il a indiqué que les représentants de ces sociétés ont formé un bloc avec les pays où elles sont basées (UK, Allemagne, et les pays scandinaves), ce qui a rendu l'opposition trop difficile, et ces sociétés ont mis tous les obstacles possibles à des règles dont elles ne voulaient pas

L'Espagne (M Nogueira, représentant permanent à l'OMI) a également fait part de ses doutes au sujet de l'auto contrôle: «On ne peut pas dire que, en suivant ce système, la sécurité va être diminuée, je n'en suis pas sûr, attendons de voir. Mais mon opinion est qu'il aurait été bien mieux de faire autrement. Ce n'est certainement pas le bon procédé».

ZONES DE REFUGE EN EUROPE.

D'après un article de R. Meade.

W. de Ruiter, directeur exécutif de l'EMSA (Agence Européenne de sécurité maritime) a confirmé que tous les états de l'UE ont des plans établis pour désignation de places de refuge pour les navires en détresse. Selon des audits de l'agence, tous les plans sont établis, bien que leur bon fonctionnement éventuel soit encore à vérifier. ...Les audits ont également vérifié les installations de réception de déchets dans les ports, et alors que ces vérifications sont encore en cours, de Ruiter a indiqué que des manques «demandent encore de l'attention». ... De Ruiter a suggéré que cette habitude d'audit soit étendue au-delà de l'Europe vers l'International par l'intermédiaire de l'OMI.

DES SECOUSSES SUR LE CONTRAT LOF.

D'après un article de N Lowry

Le «Lloyd's Agency department» a indiqué des projets de modifications de son système d'arbitrage après sauvetage ou assistance, dont une modification au système actuel, qui n'avait jamais changé, des trois arbitres et de l'arbitre d'appel. Certains pensent que les changements sont peu importants, mais indiquent que ces changements ont été initiés à la suite du lobbying des assureurs coque contre les arbitrages rendus selon le système datant d'un siècle du Lloyd's Open Form (LOF). Les critiques ont été surtout sur le fait que les arbitres étaient trop généreux pour les sauveteurs.

Il y aura une augmentation du nombre d'arbitres de trois à cinq, plus l'arbitre d'appel, avec des nominations temporaires et renouvelables. Il y a appel à candidatures pour le nouveau «panel» d'arbitres, qui devrait être choisi d'ici fin Août. Les arbitres actuellement nommés devront faire de nouveau acte de candidature. Ces décisions sont indiquées comme ayant été prises après de nombreuses discussions et ne pas être basées sur certaines personnalités; bien que des sources proches de certains arbitres aient suggéré que «un ou deux» arbitres actuels craignent une action des assureurs pour les rejeter définitivement, bien qu'il n'y ait eu aucun commentaire officiel.

N. Tsavlis de Tsavlis Salvage Group, connu comme un partisan du système LOF, déclare que «Pour moi, cela est arrivé comme un «coup d'état», tentative d'un groupe d'assureurs maritimes Scandinaves, en désaccord avec le LOF au sujet du Voutakos, de «by passer» le Lloyd's Salvage Group et de démolir le système LOF».

Le Voutakos était un vraquier assisté en 2006. Cas très controversé, où l'arbitre d'appel avait fortement augmenté la rétribution d'assistance, les assureurs ayant alors refusé ont été en «Haute Cour».

Il y a plusieurs réactions similaires. Mais un porte parole du Lloyd's nie qu'il y ait eu une quelconque raison cachée à ces modifications et indique: «Cela va vers une amélioration du système LOF, il est actuellement judicieux de moderniser les arrangements actuels».

LA CRISE ET LES CONSTRUCTIONS NEUVES (particulièrement porte containers).

Plusieurs articles font état de contentieux entre les armateurs ayant passé commande et les chantiers. Il semble, en particulier, que les chantiers Sud-Coréens, aillent vers un clash avec certains armateurs qui demandent encore des retards sur les livraisons et/ou des réductions. Des chantiers ont menacé maintenant de ne faire aucune autre concession, de déclarer la nullité de certains contrats, tout en conservant les sommes déjà payées, d'achever les constructions dans les délais et de les proposer à la vente.

Des sources indiquent que des décisions pourraient être prises rapidement, ce qui serait une énorme «secousse» pour le marché, et les frets. Situation complexe, dans laquelle interviennent des situations anciennes où des armateurs voulaient commander et réserver des «places» dans les chantiers qui les ont, aussi, encouragés en disant être plutôt encombrés, ou bien des variations sur les changes entre monnaies.

Bien que certains armateurs indiquent que les chantiers ont une «vision constructive» dans les discussions, et ont fait leur possible pour ralentir la production, dans les pires conditions de marché que la profession ait rencontrées depuis longtemps. D'autres comprennent que «enough is enough», et prennent les menaces au sérieux.

De toute façon, les principaux chantiers Sud-Coréens ont indiqué avoir le soutien d'une opinion «légale» dans le fait d'achever une construction en cas de défaut de paiement, plutôt que de laisser un navire inachevé.

L'erreur originelle

Les gens de mer sont toujours confrontés aux gens de terre pour qui la mer est un autre univers, où le requin est tueur, le capitaine pollueur, où la justice peut condamner avant de juger (voir ces capitaines emprisonnés parce que certaines personnes ayant un morceau de pouvoir pensent que la présomption d'innocence n'est pas applicable aux marins) où les politiques s'adressant à une opinion aussi ignorante qu'eux alimentent le bêtisier nautique comme les aiguilleurs de la mer, les navires qui restent au port quand il ne fait pas beau ou qui devraient vider obligatoirement leurs ordures dans des ports où il est interdit de le faire...

Et tout cela à cause de l'erreur originelle !

En effet, il est arrivé un jour, que les connaissances des hommes ont atteint un degré où il a fallu donner un nom aux choses, et quand il a fallu donner un nom aux planètes, dont la nôtre, l'homme a regardé à ses pieds, et bien qu'il y eut 29% de terres et 71% de mers, il décida que notre planète se nommerait TERRE, tournant ainsi le dos à la mer pour des siècles et des siècles.

Déjà 6 siècles avant J.C. alors que l'on demandait à ANARCHARSIS, philosophe scythe, si les vivants étaient plus nombreux que les morts, il répondit «mais d'abord, ceux qui sont en mer, dans quelle catégorie les rangez-vous?».

Trois siècles plus tard, PLATON avait un autre classement : «Il y a trois sortes d'hommes : les vivants, les morts et ceux qui vont sur l'eau».

Le monde de la mer était donc très mystérieux, ainsi que ses phénomènes, mais déjà, ARISTOTE, 350 ans avant J.C. pressentait un rapport entre les marées et la lune, GALILEE y pensait, NEWTON en 1687 affirmait l'influence de la lune et du soleil sur les marées, ce que LAPLACE calculait dans sa Mécanique Céleste.

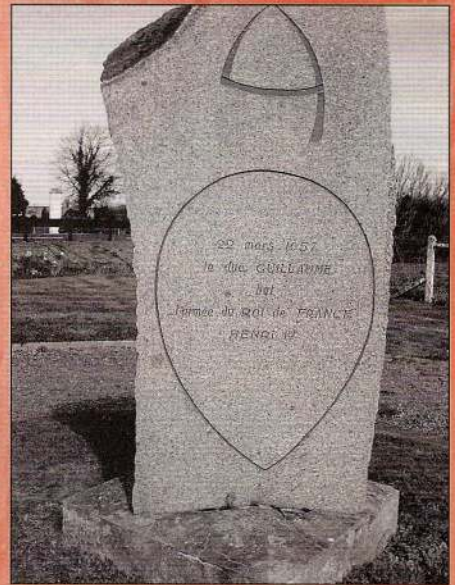
Malheureusement, à cause de cette erreur originelle, tout le monde ne pouvait avoir accès à ces connaissances, ainsi, Francisque SARCEY, ancien élève de Normale Sup, journaliste et critique dramatique du XIX^{ème} siècle écrivait : «les paysans bretons sont si ignorants qu'ils croient à l'influence de la lune sur les marées!».

Ne riez pas, il n'y a quand même pas des siècles que révisant pour les examens d'Elève Officier au Long Cours sur la plage de la Tossen à Paimpol, à basse mer, un touriste venu pour voir la mer, nous demanda si elle viendrait avant le lendemain soir...mais tout le monde n'est pas obligé de connaître les marées surtout quand on n'est pas riverain des côtes à marées.

Et puis les marins, il faut les comprendre, ainsi il y a une quarantaine d'années, suite à un abordage en Manche, plusieurs journaux relataient les circonstances, la visibilité étant de 2 milles au moment de la collision, un journaliste traduisait en titrant «VISIBILITE 2000», je peux en parler maintenant que ce journaliste a sans doute regagné ses Alpes natales, du côté d'Isola.

Plus grave, il y eut le désastre de l'Invincible Armada en 1588, mise à mal par les combats, le mauvais temps, mais beaucoup aussi par la méconnaissance des marées et de leurs courants aux abords des côtes anglaises, refoulant les navires à chaque renverse au grand étonnement de l'Amiral terrien.

On connaît peu cette cuisante défaite des troupes du roi de France le 22 mars 1057, faute de connaître les marées, c'était au «gué de Varaville», long de 4 km à l'embouchure de la Dives, où il y avait un large estuaire abrité qui permit plus tard à Guillaume, duc de Normandie de construire sa flotte et la garder en lieu sûr avant la conquête de l'Angleterre en 1066.



Stèle commémorative de cette bataille dans l'actuel marais de Varaville

Le roi de France Henri I^{er}, jaloux de la puissance du duc de Normandie lui déclara la guerre. Mais Guillaume refusait le combat en se dérobant devant les troupes du roi, jusqu'au jour où il emprunta le gué de Varaville pour traverser la Dives. Parvenu sur l'autre rive, il fit halte et se retourna pour assister à la noyade des troupes royales par la marée montante ! (Le marnage devait être de l'ordre de 7 mètres) Quelle belle stratégie !

Cdt Y. CHARLOT

Post scriptum :

Il y a quelques semaines j'envoyais à la rédaction de «AFCAN Informations» cet article où je parlais de l'ignorance des choses de la mer qu'ont beaucoup de «terriens», ce qui a fait réagir un de mes collègues, qui trouvait que j'étais assez de parti pris, d'autant plus que j'étais obligé de remonter quelques mille années en arrière pour trouver cette bataille du gué de Varaville où la méconnaissance des marées eut une tragique issue.

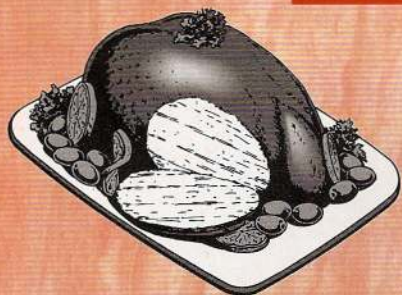
Je me suis dit qu'effectivement, j'aurais pu avoir un peu plus d'indulgence, puisqu'en mille ans on acquiert bien des connaissances et un plus grand nombre peut les acquérir grâce aux études maintenant généralisées. Donc copie à revoir !

Et voilà que lundi 14 avril 2008 (mais oui cher collègue) en première page de mon quotidien, un gros titre : «PIEGES PAR LA MAREE, 94 LYCEENS SECOURUS».

«On a frôlé le drame, hier à Port en Bessin, dans le Calvados, 94 jeunes et 8 adultes se sont retrouvés bloqués au pied des falaises, piégés par la marée montante...» cela nous rappelle quelque chose, mais c'était il y a longtemps !

Y.C.

En passant par la Cambuse



Une petite dinde

Titre un peu léger pour un animal qui a tant représenté au XVI^{ème} siècle. Originaire d'Amérique, introduite en France sous le nom de poule d'Inde, (C. Colomb croyant être aux Indes) il ne resta bientôt plus que «dinde». Elle fut servie pour la première fois au mariage de Henri II ou Charles IX, selon les auteurs.

Louis XIV voulu honorer ce volatile et fit installer une somptueuse volière à Versailles et créa une charge pour s'en occuper, pour éviter toute confusion ou par tact, cette charge fut baptisée «Capitaine des Dindons du Roy».

Mais on va surtout retenir l'arrivée en 1620 du «Mayflower» et ses pèlerins à Plymouth Rock, après une traversée de 65 jours pour ses 100 passagers entassés sur ce navire de 30 mètres de long et 8 de large. Affamés, malades, ils furent sauvés par les nombreuses dindes sauvages qui firent de merveilleux repas, il en est résulté un jour d'actions de grâces le «thanksgiving Day» où 40 millions de dindes vont nourrir les Américains le 4^{ème} jeudi de novembre. Accommodées avec les recettes traditionnelles.

Sur la côte Est des USA où il y avait grande abondance de coquillages qui aidèrent à nourrir les pèlerins, la dinde va être farcie avec des huîtres, dans le sud, avec des croûtons de pain de maïs et dans la région des Grands Lacs avec du riz.

Les recettes pour cuisiner les dindes sont nombreuses tant aux Amériques qu'en Europe, on notera une différence fondamentale entre nos continents car nos recettes sont pour des dindes de 2 à 3 kg, tandis que outre-atlantique on trouve facilement «Pour une dinde de 8 à 9 kg...» mais je n'ai pas trouvé de qualificatif «fermière».

Voici une vieille recette inspirée par les Indiens du Sud et du Mexique : quelques morceaux de dinde, les faire mariner pendant 12 heures avec eau, bouillon de légumes, zeste et jus d'orange, ail, oignon, tequila, piment.

Faire dorer les morceaux, saler, poivrer, et cuire 1/2 heure avec la marinade, passer la sauce et lui ajouter quelques morceaux de chocolat, cuire encore 10 mn, remettre les morceaux de dinde et servir avec des chips de patates douces.

Au Pérou, la dinde se mange tout au long de l'année, mais surtout pour Noël : bien humecter la dinde avec du jus de citron vert, saler, poivrer et la farcir avec des oignons et pommes fruits coupés en 4, l'enduire de beurre pommade et arroser d'un bon verre de cognac, enfourner à 240° et baisser le four à 150°. Vérifier la cuisson avec une aiguille, réserver, déglacer le plat avec un verre de Jerez, récupérer les sucs et jus de dinde, rectifier et servir.

Au Portugal on va mettre la dinde dans un récipient et la couvrir avec 2 citrons et 2 oranges en rondelles, 15 grains de poivre concassés et 4 feuilles de laurier en morceaux. Le lendemain, injecter avec une seringue un bon verre de porto en divers endroits, et frotter la dinde avec sel, poivre et 100 g de beurre, puis envelopper dans un papier alu. Enfouir à 180° sur la grille avec au-dessous la lèche frite avec du bouillon de volaille, cuire durant 2 heures, à mi-cuisson retirer le papier alu et arroser la dinde avec du beurre fondu. 1/2h avant de servir, sortir la dinde et remettre dans le papier alu, et faire réduire tout le jus de la lèche-frite filtrer et rectifier l'assaisonnement.

A Licques, petite ville du Pas de Calais, les moines Prémontrés étaient établis depuis le XII^{ème} siècle, et quand les dindes furent introduites en France, ils en firent l'élevage en les menant en troupeaux dans la campagne et la forêt où ces volatiles se gavaient de plantes, fruits, baies... et ce jusqu'à Noël où elles étaient à point pour la dégustation. Les Prémontrés durent partir à la Révolution, mais les dindes de Licques ayant une telle réputation que de nombreux habitants de la région s'établirent éleveurs de dindes (et autres volailles). Le 3^{ème} week-end de décembre a lieu la grande fête de la dinde à Licques où des troupeaux de dindons traversent la ville avec musique et confréries gastronomiques pour aller aux abattoirs.

Une recette locale : farcir la dinde comme vous l'aimez, bien refermer et l'envelopper dans un torchon, et cuire environ 2 heures dans un bon bouillon. Préparer la sauce en faisant dorer les abattis dans du beurre, ajouter carotte, céleri, oignon, bouquet garni et concentré de tomate, passer et servir avec.... ce qui vous plaît.

Cdt Yves CHARLOT