

AFCAN

Informations



Bouée de chargement du FSO PALANCA - Angola

N° 86

Mai 2010



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
Respect des règles de sécurité par les ferries en France	P.4
Porte d'étrave, une histoire qui rend prudent.....	P.6
La conduite du navire marchand : facteurs humains dans une activité à risques.....	P.7
Simplification du licenciement maritime 2 ^{ème} partie	P.8
Réforme des Ecoles Nationales de la Marine Marchande - Formation des capitaines.....	P.14
Le logiciel SHOMAR pour la prédiction des marées .	P.17
Le simulateur de manœuvre à Nantes.....	P.18
Lutte contre les actes de piraterie maritime : réponse du ministère de la Défense	P.19
Livrer les pirates ou les libérer ? Puntland ou pas Puntland ?	P.20
Bilan des opérations anti-piraterie (Atalanta, Otan, Russie).....	P.21
Transport de conteneurs en sécurité.....	P.24
Du laisser-aller qui mène au black-out et à l'échouement	P.26
Nouvelles, lettres et extraits	P.27
En passant par la cambuse	P.35
The battle of Trafalgar.....	P.36

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2010

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 répondre ne sont pas au fait des affaires suivies par l'association. Présentez-vous avant d'adresser votre requête.

Merci.

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.

Conseil d'Administration

Elus -> 2011	Elus -> 2012	Elus -> 2013
B. Apperry	M. Prébot	H. Ardillon
Th. Caudal	B. Derennes	L. Barbançon
F. Capoulade	A. Jegu	M. Bougeard
G. Guillevic	M. Le Doaré	Ph. Grall
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 president@afcan.org
Vice-Présidents	L. Barbançon Ph. Grall F.X. Pizon Th. Rossignol
Secrétaire Général	A. Jegu courrier@afcan.org
Trésorier	M. Prébot tresorier@afcan.org

Conseil Assurance

Guillevic G. - juridique@afcan.org

Conseil ISM-ISPS

Apperry B. - conseil.ism-isps@afcan.org

Site web

F.X. Pizon - webmaster@afcan.org

Présidents de Régions

Normandie : H. Ardillon - normandie@afcan.org
Ile-et-Vilaine : J.D. Troyat - ile-et-vilaine@afcan.org
Finistère : Ch. Loudes - finistere@afcan.org
Morbihan : B. Derennes - morbihan@afcan.org
Loire : Y. Bourdon - loire@afcan.org
Marseille : M. Prébot - marseille@afcan.org

Contacts

LE HAVRE : Affaires Maritimes
tél. : 0235.192.999
MARSEILLE : Foyer des Gens de Mer
Contact : 0442.821.180
NANTES : Contact : 0240.249.948

Coordonnées

**AFCAN - rue de Bassam,
29200 BREST -**
Tél. 0298.463.760. - Fax 0298.468.361.
E-mail : courrier@afcan.org

Permanences : lundi & jeudi • 14h-18h

E ditorial

2010 - Année du Marin.

L

'OMI a décrété que 2010 serait «the Year of the Seafarer», l'année internationale du marin. Son but, redonner du lustre à une profession si souvent improprement traitée plus bas que terre par des responsables terriens de tous ordres, politiques et médias. Faire en sorte que des jeunes, brillants et travailleurs, aient envie d'exercer ce métier, leur offrir une formation digne de ce nom, et des conditions de travail, de vie et de reconnaissance décentes, voici un bel objectif. Mais que de changements à apporter à la perception du maritime par le terrien. Combien de nos voisins n'ont pas vraiment conscience de ce qu'ils doivent au monde maritime lorsqu'ils mangent une banane ou font le plein d'essence !

Et quelle reconnaissance ont de nous les autorités qui inspectent nos navires ? Toujours suspects de la moindre faute, négligence ou pire de tromperie délibérée. Il est vrai que, ne faisant que passer, il est facile de nous accuser de tous les maux pour mieux nous extorquer pénalités et autres cigarettes en dédommagement. Idem pour ces pays où la propreté et la santé ne font pas partie des priorités, et qui envoient des inspecteurs rechercher la petite bête (aux sens propre et figuré) sur les navires afin d'arrondir leurs fins de mois, chose qu'ils ne pourraient pas faire à terre.

Les mêmes iront d'ailleurs jusqu'à interdire certains médicaments sur les navires. Ce qui permet de mieux les confisquer, après avoir bien sûr appliqué une amende en plus ou moins due forme et payée cash la plupart du temps. Selon la revue Nautilus, moins d'un tiers des navires escalant à Hambourg ont la dose réglementaire de morphine à leur bord. Cela n'émeut personne parmi les autorités portuaires de santé. Le marin aurait donc le droit de souffrir, et surtout le devoir de se taire.

Redonner le goût aux jeunes à venir faire ce métier. C'est louable et des efforts sont faits en ce qui concerne la formation. Le statut des nouvelles Ecoles Nationales Supérieures Maritimes ainsi que les cours qui y seront dispensés sont toujours en discussion. Force est quand même de reconnaître que le standard base STCW, s'il est appliqué dans les écoles, ne pourra certainement pas se confondre avec un diplôme d'ingénieur. On fait l'un ou l'autre, mais pas les deux à la fois. Peut-on espérer que les navigants accomplissent une carrière maritime alors qu'on leur ouvrira les portes pour une reconversion à terre avec un diplôme d'ingénieur ? On ne peut pas dire que cela soit la meilleure façon de fidéliser et de garder des jeunes voulant embrasser cette carrière. La conséquence sera négative pour les quelques anciens qui resteront, étant amoureux de la mer et de leur métier : ils seront entourés en permanence de débutants. Ils passeront donc une bonne partie de leur vie maritime à «enseigner», sans jamais pouvoir bénéficier de cet «enseignement dispensé».

L'éducation, question environnement, est plus à faire à terre qu'en mer. Tous les ports sont loin d'être équipés en facilités de réception, boues liquides et/ou solides. Dans ce grand pays d'Asie où les nouveaux ports poussent plus vite que les champignons, on a aussi compris que la possibilité de récupération des poubelles des navires n'était pas une priorité. Qui en pâtit ? Ceux qui promènent des poubelles autour du monde. Dommage que les résidus plastiques n'aient pas la parole, ils pourraient en raconter des souvenirs de pays visités, juste visités... Marpol (à sa sixième annexe) commence à être bien complète, à quand la rédaction d'une Terrapol ?

Bonne année du Marin. Puisse-t-elle servir à quelque chose.

Bon vent, belle mer.

Cdt Hubert ARDILLON - Président

RESPECT DES RÈGLES DE SÉCURITÉ PAR LES NAVIRES À PASSAGERS TOUCHANT LES PORTS FRANÇAIS

Association Française des Capitaines de Navires

Rue de Bassam 29200 BREST – Tel : 0298 46 37 60 – Fax : 0298 46 83 61
E-mail : courrier@afcan.org - Site Internet : <http://www.afcan.org>

Brest le 06 avril 2010



Monsieur le Sénateur Charles REVET

Sénat
15 rue de Vaugirard
75 291 Paris CEDEX 06



Objet: *Respect des règles de sécurité par les navires à passagers touchant nos ports*



Monsieur le Sénateur,

Dans le cadre de la Commission que vous présidez sur les conditions d'exploitation des navires "low cost" sur la Corse, l'AFCAN souhaite attirer votre attention sur les points suivants :

- Le naufrage du Herald of Free Enterprise a démontré que les dérives en matière de sécurité sont à l'origine de grandes catastrophes maritimes et humaines.
- Plusieurs témoignages concordants montrent qu'en France ainsi que dans d'autres pays de la C.E., les règles SOLAS pour le transport des passagers à bord des car-ferries sont parfois oubliées ou négligées, afin d'accélérer notablement le débarquement des passagers et des véhicules. En raison de contrôles peu fréquents, cela crée à l'évidence une distorsion de concurrence très nette vis-à-vis des navires respectueux des règlements de sécurité.
- La compétitivité nécessaire doit s'exercer dans le respect des règlements de sécurité.

Pour l'AFCAN, les contrôles de sécurité de l'état du port doivent être rigoureux, systématiques, et s'appliquer à tous les navires, en particulier pour les car-ferries escalant en Corse, qui reçoivent tous une subvention de l'Etat par billet émis.

En vous remerciant de bien vouloir accorder une attention particulière à nos observations, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Sénateur, l'assurance de notre très haute considération.

Pour le Commandant Hubert ARDILLON, embarqué
Président de l'AFCAN

Le Commandant François-Xavier PIZON,
Vice-président,

P.J. : Extraits des règlements nationaux sur la sécurité des navires.

Copie : M. le ministre d'Etat, chargé de l'environnement et des transports,
MM. les Présidents des groupes UMP et PS au Sénat,
MM. les Présidents des groupes UMP et PS à l'Assemblée Nationale,
Mme le Délégué Général, Armateurs de France
M. le Rédacteur en chef, journal "Le Marin".

Extraits des règlements nationaux sur la sécurité des navires

Règlement national division 221 (identique à SOLAS)

Article 221-II-1/23

Prescriptions spéciales pour les navires rouliers à passagers

9 Dans le cas de tous les navires rouliers à passagers, le capitaine ou l'officier désigné doit veiller à ce qu'aucun des passagers ne soit autorisé, sans son consentement exprès, à accéder à un pont roulier fermé lorsque le navire fait route.

Règlement national (identique à SOLAS)

Article 221-VI/05 (arrêtés des 30/07/02, 22/09/03 et 07/05/04)

Arrimage et assujettissement

1 Il faut charger, arrimer et assujettir les cargaisons et les engins de transport qui sont transportés en pontée ou sous pont de manière à éviter, autant qu'il est possible dans la pratique, pendant toute la durée du voyage, les dommages ou dangers pour le navire et les personnes à bord, et les pertes de cargaison par-dessus bord.

2 Les cargaisons transportées dans des engins de transport doivent être chargées et assujetties à l'intérieur de ces engins de manière à éviter, pendant toute la durée du voyage, les dommages ou dangers pour le navire et les personnes à bord.

3 Des précautions appropriées doivent être prises lors du chargement et du transport de cargaisons lourdes et de cargaisons ayant des dimensions anormales afin d'éviter les avaries de structure du navire et de maintenir une stabilité suffisante pendant toute la durée du voyage.

4 Des précautions appropriées doivent être prises lors du chargement et du transport des engins de transport à bord des navires rouliers, notamment en ce qui concerne les dispositifs d'assujettissement à bord de tels navires et sur les engins de transport, et en ce qui concerne la résistance des points de fixation et des saisines.

5 Le chargement des conteneurs ne doit pas excéder la masse brute maximale indiquée sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité prévue dans la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC).

6 Toutes les cargaisons autres que les cargaisons solides et liquides en vrac et tous les engins de transport doivent être chargés, arrimés et assujettis pendant toute la durée du voyage conformément aux dispositions du manuel d'assujettissement de la cargaison qui a été approuvé par l'administration. A bord des navires dotés d'espaces rouliers à cargaison, tels que définis à l'article 221-II-2/03.41, toutes ces cargaisons doivent être assujetties conformément au manuel d'assujettissement de la cargaison avant que le navire quitte le poste à quai. La rédaction du manuel d'assujettissement de la cargaison doit être d'une qualité au moins équivalente à celle qui est préconisée dans les directives pertinentes élaborées par l'Organisation (1).

PORTE D'ÉTRAVE : UNE HISTOIRE QUI REND PRUDENT

Traduction libre par le Cdt J.P. DALBY du MAIB Safety Digest 3/2009

Les faits :

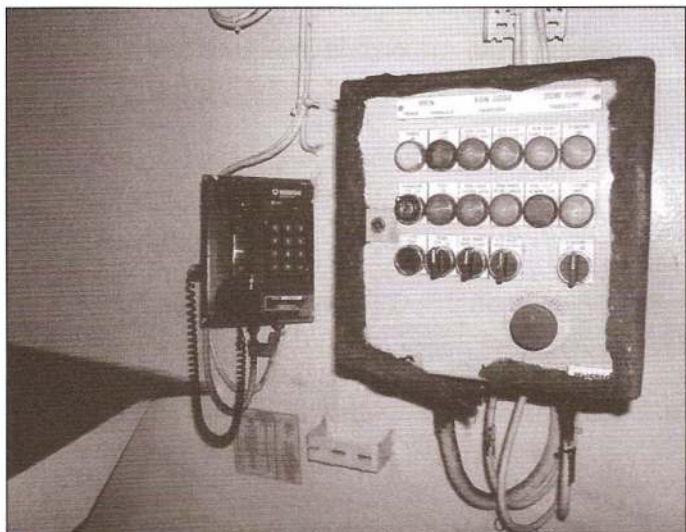
Un ferry ro-ro à passagers en route depuis 3 heures sur une traversée de 9 heures, rencontrait des vents forts et une mer forte. La vitesse avait été réglée pour réduire les coups de ballast, cependant après un coup de ballast prononcé l'alarme «porte avant» sortit sur le panneau d'ouvertures de bordé.



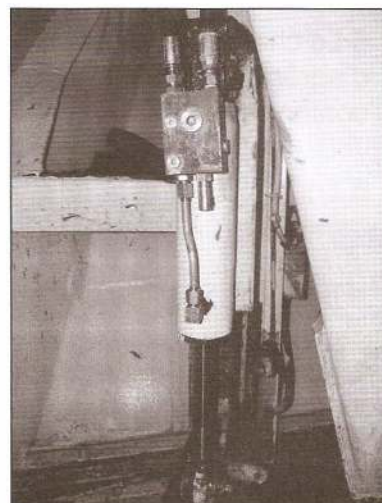
Le commandant fut appelé sur la passerelle, et il observa sur le circuit de surveillance télé qu'il y avait plus d'eau que prévu dans l'espace «porte avant». Dans l'incapacité de déterminer immédiatement la cause de l'entrée d'eau, le commandant demanda au second d'essayer de fermer les portes en utilisant le panneau de commande normal, situé au pont garage. Pour que les portes puissent fonctionner, le commandant devait basculer le panneau d'ouvertures de bordé de la passerelle de «à la mer» à «au port». Sur le pont garage, le second capitaine démarra les pompes hydrauliques puis actionna la commande pour fermer les portes d'étrave. En entendant l'habituel cliquetis, mais ne voyant pas de témoin vert indiquant que les portes étaient verrouillées, il relâcha la commande et informa la passerelle qu'il n'avait pas réussi.

Le commandant repassa sur le mode «à la mer» et changea de route et d'allure pour prendre la mer de l'arrière. Le chef mécanicien se rendit au pont garage pour étudier le problème. Une fois l'eau dans l'espace de porte d'étrave pompée et le navire en route confortable, le petit panneau étanche donnant accès à l'espace de l'étrave à partir du pont garage fut déboulonné. Le chef jeta un regard dans le local et vit que la plupart des taquets de verrouillages visibles étaient déverrouillés.

Le chef mécanicien se rendit au local des commandes électromagnétiques et suivit les instructions pour fermeture de la porte en secours, ce qui demanda d'activer manuellement les vannes solénoïdes hydrauliques dans l'ordre correct de la séquence. La porte fut verrouillée à nouveau, mais pas de témoin vert allumé pour confirmer le verrouillage.



Un examen plus complet permit de découvrir dans l'espace d'étrave qu'un interrupteur de fin de course avait été déplacé pendant l'incident. Il fut repositionné et le témoin vert s'alluma, puis le navire reprit sa route.



Une fois au port, la porte d'étrave et le système hydraulique furent examinés en détail. On pense que le système de goupille de blocage tribord s'est déverrouillé dans le mauvais temps, ce qui a provoqué l'alarme initiale. Cela est peut être dû à l'intervention sur les circuits hydrauliques de cette goupille la veille de l'accident.

Pour reproduire l'accident, la goupille fut rétractée en faisant fonctionner à la main la vanne solénoïde voulue jusqu'à ce que le voyant rouge s'allume sur la passerelle. Le panneau utilisé pour le fonctionnement normal de la porte fut utilisé pour essayer de fermer la porte. Le premier effet du système de contrôle hydraulique fut de déverrouiller le système de verrouillage, mais si l'interrupteur était maintenu en «fermeture», le verrouillage se remettait en place. Le fabricant de la porte d'étrave confirma que cette séquence de déverrouillage de tous les verrous avant re-verrouillage était voulue. En maintenant l'interrupteur jusqu'à entendre le premier cliquetis puis en ayant relâché l'interrupteur aussitôt après, le second capitaine avait arrêté le processus à mi-parcours, au moment où tous les mécanismes de verrouillage étaient débloqués.

Les leçons

1. La mise en place de l'interrupteur Mer/Port est le résultat d'accidents tragiques de ferries ro-ro, dans le but d'éviter un fonctionnement par erreur des ouvertures de coque. Ne jamais passer en mode «Port» à la mer, le fonctionnement des systèmes de verrouillage des ouvertures de coque pouvant être autre que celui attendu. Utiliser uniquement le fonctionnement en secours, et cela avec un opérateur compétent et d'une façon méthodique et attentive.
2. Bien que le commandant et le second aient été habitués au fonctionnement du système de porte d'étrave, ils n'avaient qu'une connaissance incomplète du fonctionnement du système hydraulique et de la logique qui commande les portes. Assurez vous que tout l'état-major est bien entraîné aux tâches qui lui incombent, et aussi qu'ils reconnaissent les limites de leurs connaissances pour demander de l'aide si besoin.
3. La notice fournie pour faire fonctionner les portes d'étrave n'était pas assez claire et a conduit le commandant à effectuer une action incorrecte. Bien que l'on admette que les portes d'étrave soient étanches par beau temps, il est inévitable qu'il y ait des fuites par gros temps, la première chose à faire en découvrant plus d'eau que d'habitude dans l'espace des «portes avant» est de changer de route et/ou de vitesse pour réduire les effets de la mer existante sur l'étrave. Cela donnera le temps de réfléchir utilement et supprimera le danger immédiat des avaries catastrophiques des portes d'étrave.
4. Assurez-vous que les systèmes critiques tels que les portes d'étrave, soient soigneusement testés après chaque réparation ou travaux d'entretien. En particulier s'assurer qu'il n'y a aucune poche d'air dans le système hydraulique. S'assurer aussi que les composants employés lors de réparation sont utilisables et adaptés à l'usage prévu.

LA CONDUITE DU NAVIRE MARCHAND FACTEURS HUMAINS DANS UNE ACTIVITÉ À RISQUES

Notes de lecture par le Cdt Hubert Ardillon



Ayant déjà participé à plusieurs stages BRM, j'y ai retrouvé une bonne part de ce qui s'y dit. Certainement en plus approfondi et en plus complet, il fait appel à des notions de psychologie, de sociologie, de physiologie.

Le sommaire est assez chargé, et le livre s'attaque à des sujets variés, tels que la mémoire, la fatigue, l'erreur, la décision. Mais aussi la synergie passerelle, l'équipage multiculturel, la communication, les procédures, les situations d'urgence.

Des thèmes traités qui peuvent aider un capitaine dans la tenue de son bord, mais aussi dans sa tenue à bord. Y compris un chapitre intéressant sur les règles de barre vues sous l'angle des facteurs humains.

Au contraire d'un stage BRM pendant lequel il faut essayer de tout assimiler en trois jours, et il faut bien avouer que c'est dur et particulièrement indigeste surtout l'après-midi, alors que l'on est arrivé à un certain âge et une certaine fonction, de devoir écouter un orateur, l'avantage d'un tel livre est que l'on peut le lire voire l'étudier ou y réfléchir par chapitre ou partie de chapitre sans avoir à se sentir trop pressé d'en arriver au bout.

J'ai pris plaisir à le découvrir. A mon rythme. Une chose importante et essentielle dans l'acquisition du savoir.

A mon avis, ce livre devrait se retrouver dans ou sur les bureaux des capitaines, mais aussi et peut-être surtout dans ceux des «quality managers» et autre «DPA» des services armements.

Voici un extrait de la conclusion :

Aujourd'hui, le capitaine, par le biais des méthodes très dures employées par l'administration, est remis au centre du dispositif et en position d'arbitrer – on pourrait dire forcé d'arbitrer – entre production et sécurité.

Il reste à imaginer, à l'échelle mondiale, des dispositifs de protection pour cet acteur qui, seul à avoir effectivement la capacité de décider en connaissance de cause, reste néanmoins valeur négligeable face à l'ampleur d'enjeux qui le sacrifieront sans état d'âme si le besoin s'en fait sentir. De même que l'immunité diplomatique permet, grâce à des accords internationaux, à un diplomate de discuter à armes égales avec l'état qui l'accueille, peut-être pourrait-on imaginer une forme de protection, par le biais d'une instance internationale, pour soustraire le capitaine aux punitions indues qu'il pourrait subir de la part de l'armateur ou de la part de l'état du port ou des côtes que son navire fréquente.

Le capitaine semble récupérer lentement ses prérogatives anciennes, qui lui avaient été octroyées à l'origine par l'armateur pour le mettre à même d'exercer son métier d'agent de protection des intérêts de celui-ci, et qui sont en passe de lui être rendues aujourd'hui par l'administration pour être à même d'exercer sa fonction d'agent de protection des intérêts extra-armatoriaux (environnement, etc.).

Mais pour le mettre à même de répondre à ce défi, outre les dispo-

sitifs de protection cités plus haut, il faudrait ajouter à sa formation technique une formation juridique de haut niveau et par-dessus tout lui rendre un statut qu'il a actuellement perdu, sans lequel il ne peut pas se sentir de taille à arbitrer entre des intérêts énormes divergeant parfois beaucoup. Ceci est d'ailleurs une demande forte exprimée par les armateurs historiques qui mesurent la nécessité d'avoir à bord un interlocuteur qui fasse le poids, y compris parfois contre tel ou tel de leurs propres services.

Redorer le blason du capitaine incombe aussi à l'enseignement maritime.

Mettre en face des futurs capitaines des équipes formées de professionnels de haut niveau, binômes d'anciens navigateurs de la marine marchande et d'universitaires, auxquels on donne les moyens de devenir les spécialistes d'une seule matière, intégrée verticalement depuis la théorie jusqu'à la pratique, capables de concilier enseignement pointu et réalité du métier, plutôt que le «jack of all trades but master of none» auquel l'enseignant du maritime est parfois réduit, par manque d'effectifs et de moyens.

Le livre fait partie de la collection de la Bibliothèque de l'Institut Français d'Aide à la Formation Professionnelle Maritime. On peut se le procurer aux éditions INFOMER depuis le février 2010, à La Librairie de Marines/INFOMER, CS 46305, 35063 Rennes cedex, pour 57 €.

DE LA MODERNISATION DU MARCHÉ DU TRAVAIL À LA SIMPLIFICATION DU LICENCIEMENT MARITIME

ORDONNANCE N° 2009-717 du 18 juin 2009 relative à l'adaptation aux personnes exerçant la profession de marin de la loi N° 2008-596 du 25 juin 2008.

Par le Professeur Patrick Chaumette, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes.

DEUXIÈME PARTIE

DE LA NOTION DE LICENCIEMENT : UNE FORTE SIMPLIFICATION DU CODE DU TRAVAIL MARITIME.

L'originalité maritime de ces réformes liées à la modernisation du marché du travail se situe très certainement dans la modernisation des modes de ruptures du contrat d'engagement maritime à durée indéterminée, ce qui conduit à la fin d'une conception spécifique du licenciement maritime, une réforme de simplification effective du Code du Travail Maritime, qui gagne grandement en lisibilité, ainsi qu'accessoirement à l'introduction de la rupture conventionnelle homologuée.

ÉTAT DES LIEUX.

La notion de licenciement maritime était spécifique. «Il y a licenciement en cas de résiliation par l'armateur du contrat d'engagement maritime d'un marin titularisé ou stabilisé dans son emploi, que ce marin soit embarqué ou non, en cas de résiliation du contrat à durée indéterminée d'un marin justifiant chez



le même armateur d'une ancienneté de services continus d'au moins un an, dont six mois d'embarquement effectif et continu. Il y a également licenciement en cas d'absence de proposition d'embarquement à un marin lié par un contrat à durée indé-

minée, justifiant des conditions d'ancienneté et d'embarquement précitées, dans un délai de trente jours à partir de l'achèvement des temps de congés et de repos» (anciens art. 102-1 et 102-2 CTM, décret n° 78-389, 17 mars 1978, art. 22).

La date d'embarquement proposée ne doit pas être postérieure de plus de deux mois à l'achèvement des temps de congé et de repos ; l'embarquement peut concerner l'un quelconque des navires de l'entreprise³²

Le licenciement renvoyait aux dispositions conventionnelles de stabilisation des marins et de titularisation des officiers³³. Il nécessitait autrement un minimum d'ancienneté de service continu, un an, dont 6 mois d'embarquement effectif et continu. Les marins débutants étaient donc renvoyés vers la notion de rupture unilatérale du CDI³⁴. La loi du 27 décembre 1890 avait introduit la possibilité de dommages et intérêts en cas de résiliation abusive. La loi du 19 juillet 1928 avait imposé le délai-congé ou préavis, dont la durée variait selon l'ancienneté du salarié. La période de préavis n'était que de 24 heures (art. 10-1, 95 et 96 CTM). Quand l'armateur ne démontre pas que le nouveau contrat conclu avec le capitaine répondait à la nécessité de remplacer un marin momentanément absent ou dont le contrat est suspendu, la rupture du contrat par l'armateur doit s'analyser en une rupture unilatérale du contrat, qui est abusive, faute de motif légitime de congédiement et qui justifie l'allocation de dommages et intérêts en raison du préjudice subi³⁵. La cour d'appel de Rennes a considéré que l'armateur devait faire connaître au marin les motifs de la rupture unilatérale du contrat³⁶. L'exigence d'une année de service continu, dont 6 mois d'embarquement effectif et continu, avant l'application du droit du licenciement était devenue problématique depuis les aventures du contrat «nouvelle embauche» (CNE), né en 2005 et supprimé par la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008.

Ce contrat de travail à durée indéterminée concernait les entreprises de moins de 20 salariés. Il avait été créé par l'Ordonnance n° 2005-893 du 2 août 2005 et comportait une période dite de consolidation de deux années, à la suite de la période d'essai, pendant laquelle la rupture unilatérale du contrat était assouplie. Ce n'est qu'à l'issue de cette période de consolidation de deux années que le droit du licenciement s'appliquait (art. L. 1223-1 à L. 1223-4, L. 1236-1 à L. 1236-6, L. 5423-15 à L. 5423-17 C. Tr). Très rapidement le conseil des prud'hommes de Longjumeau, saisi d'un contentieux, considéra, le 28 avril 2006, que cette période de consolidation était contraire aux dispositions de la Convention 158 de l'OIT de 1982, relative au licenciement, ratifiée par la France en mars 1989. Cette analyse fut reprise par la cour d'appel de Paris, le 20 octobre 2006³⁷. A la suite de plaintes syndicales, le Comité d'experts de l'OIT, 14 novembre 2007, déclara le CNE contraire à la Convention 158 de 1982 sur le licenciement, le délai de consolidation de 2 ans n'étant pas raisonnable. Le CNE perdant ses caractéristiques, le législateur ne pouvait que l'abroger, ce que fit la loi du 25 juin 2008, en son article 9. La chambre sociale de la Cour de cassation, le 1er juillet

2008, confirma cette analyse et appliqua le droit du licenciement dès la fin de la période d'essai³⁸. Si un délai de deux années était déraisonnable, qu'en était-il de l'année de la résiliation du CDI du marin non stabilisé conventionnellement ? La ratification de la Convention 158 de l'OIT par la France n'imposait-elle pas l'entretien préalable, la cause réelle et sérieuse, la motivation de la lettre de notification, dès la fin de la période d'essai, afin que le salarié puisse s'expliquer, se défendre préalablement à la rupture unilatérale de son contrat de travail, même s'il est marin ? Fallait-il attendre un long contentieux ?

De plus, l'extension aux activités maritimes du droit du licenciement économique (art. 94 CTM), ainsi que du licenciement d'un salarié victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle (art. L. 742-9 ancien C. Tr.³⁹), concernait ces marins débutants, puisque ces dispositions ne comportent aucune exigence d'ancienneté⁴⁰. Il en résultait une situation complexe. Si la définition du licenciement économique de l'article L. 1233-3 du nouveau code du travail renvoie à la notion de licenciement et s'applique aux marins (art. 94 CTM), le second alinéa de cet article vise *toute rupture du contrat de travail résultant de l'une des causes énoncées* (motif non inhérent à la personne du salarié, suppression ou transformation d'emploi, modification substantielle du contrat de travail, consécutives notamment à des difficultés économiques ou des mutations technologiques). La cour d'appel de Douai a accordé des dommages et intérêts à un second capitaine, ayant 8 mois et demi d'ancienneté dans l'entreprise, dont le contrat n'a pas été prolongé en raison d'une restructuration administrative de l'entreprise. Si une transaction a été conclue devant l'administrateur des affaires maritimes, conformément à l'article 57 CTM, elle ne visait ni une prime de fin d'année, ni la priorité de réembauchage des salariés licenciés pour motif économique. L'employeur n'a pas donné suite à la demande d'information du marin, faite dans le délai des quatre mois postérieurs à la rupture du contrat et a omis de l'informer de tout emploi devenu vacant et compatible avec sa qualification. Le second capitaine se voit accorder une indemnité de 7 000 euros⁴¹. L'ensemble du droit des licenciements économiques, individuels ou collectifs, s'applique aux entreprises d'armement maritime⁴². En cas de licenciement économique, l'employeur doit proposer au salarié licencié une convention de conversion⁴³, devenue plan d'aide au retour à l'emploi, puis convention de reclassement personnalisé (C. trav. art. L. 321-4-2, devenu L. 1233-65). Quand l'employeur relève de la pêche artisanale, non affiliée obligatoirement à l'assurance-chômage, le respect de telles obligations est nettement délicat, mais s'impose juridiquement.

Le législateur retenait également la qualification de licenciement, en cas d'absence de proposition d'embarquement à un marin lié par un CDI, justifiant des conditions d'ancienneté et d'embarquement précitées, dans un délai de trente jours à partir de l'achèvement des temps de congés et de repos» (anciens art. 102-1 et 102-2 CTM, décret n° 78-389, 17 mars 1978, art. 22). Ce marin n'était ni stabilisé, ni titularisé par voie conventionnelle ; il était titulaire d'un CDI, mais le législateur distinguait ce contrat de travail le liant à l'armement et ses périodes d'embarquement, comme si l'employeur pouvait ne plus le faire naviguer à l'issue de ses congés ; l'embarquement était à durée déterminée, le contrat à durée indéterminée. Ainsi le marin semblait disposer de deux contrats : un contrat de travail en CDI, et des contrats successifs d'embarquement ou de navigation. Cette disposition particulière liait les deux dimensions du contrat, de manière très originale. Dorénavant, il est évident que dans le cadre d'un CDI, l'armateur a l'obligation de fournir du travail à l'issue des périodes de congés. S'il n'existe pas de poste disponible, la rémunération doit être maintenue, un chômage partiel est envisageable, un licenciement pour motif économique est éventuellement possible.

La loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 a étendu au capitaine de navire le droit du licenciement. La tradition maritime en faisait un agent commercial de l'armateur, révocable sauf abus. Les officiers de la marine marchande bénéficiaient des avantages conventionnels, à l'inverse des capitaines de pêche ou de la plaisance. «Le contrat d'engagement maritime conclu entre l'armateur et un capitaine prend fin dans les conditions fixées au

titre V. Toutefois, l'application des dispositions du mandat confié au capitaine par l'armateur est indépendante de la procédure de licenciement du capitaine » (art. 102-9 CTM). Il conviendra donc de distinguer le régime juridique du licenciement et la responsabilité éventuellement encourue par le capitaine en tant que mandataire de l'armateur.

La simplification s'exprime par l'abrogation de divers articles du Code du Travail Maritime. Les articles 93 et 95 à 100 du Code du Travail Maritime sont abrogés (art. 5, Ordonnance n° 2009-717 du 18 juin 2009). L'article 102-1 CTM est abrogé (art. 3-1°, Ordonnance n° 2009-717 du 18 juin 2009). Exit la distinction de la résiliation unilatérale par l'armateur et du licenciement. Exit le congédiement du marin par le capitaine. C'est au fond la loi du 13 juillet 1973 réformant le droit du licenciement au sein du Code du Travail, ainsi que ses modifications ultérieures, imposant une procédure d'entretien préalable, ainsi qu'une cause réelle et sérieuse, qui est enfin généralisée dans le champ des activités maritimes, quand la loi du 18 mai 1977 était restée en chemin.

OÙ EN SOMMES-NOUS ?

Le contrat de travail à durée indéterminée est caractérisé par le pouvoir de rupture unilatérale de chaque contractant (art. L. 1231-1 C. Tr.). Le salarié peut démissionner volontairement, sous réserve du respect d'un préavis, mais sans formalité. L'employeur peut mettre en œuvre une procédure de licenciement ; il devra justifier d'une cause réelle et sérieuse. Toutefois, il faut aussi envisager la résiliation judiciaire du CDI et la prise d'acte de la rupture de ce contrat par le salarié aux torts de l'employeur. Enfin la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008, suite à l'ANI du 11 janvier 2008, a créé la rupture conventionnelle homologuée.

DÉMISSION.

Le salarié exprime sa liberté par sa décision de démission de son lien contractuel de subordination. La qualification de démission suppose une volonté claire, sérieuse et non équivoque du salarié⁴⁴. La démission nécessite le respect d'une période de préavis, prévue par la loi, la convention collective ou les usages (art. L. 1237-1 C. Tr.). Le préavis de démission ne peut être fixé par le contrat de travail et la convention collective ne peut renvoyer au contrat le soin de fixer le délai de préavis de démission. L'article 10-1 CTM prévoit que le contrat d'engagement maritime doit comporter obligatoirement un préavis de résiliation unilatérale par le salarié, c'est-à-dire de démission, qui ne peut être inférieur à 24 heures. Le non-respect du préavis par le salarié, sans accord de l'employeur, engage sa responsabilité. L'indemnité de brusque rupture, due par le salarié, correspond au montant du salaire que le salarié aurait perçu pendant l'exécution de ce préavis, que l'entreprise ait ou non subi un préjudice du fait de cette brusque rupture⁴⁵.

La théorie de l'abus de droit peut permettre de sanctionner des démissions, brusques ou non, révélant une intention du salarié de nuire à l'entreprise, une légèreté blâmable source d'un préjudice de l'entreprise. La rupture d'un CDI par le salarié ouvre droit, si elle est abusive à des dommages et intérêts pour l'employeur (art. L. 1237-2 C. Tr.). Les exemples pratiques sont rares et concernent le plus souvent des actes de concurrence déloyale. L'article 102-9 CTM, modifié par l'article 3 de l'Ordonnance n°2009-717 du 18 juin 2009, prévoit que «La résiliation d'un contrat à durée indéterminée, à l'initiative du marin, ouvre droit, si elle est abusive, à des dommages et intérêts. En cas de litige, le juge se prononce conformément aux dispositions de

l'article L. 1235-1 du code du travail.» Le juge forme sa conviction au vu des éléments fournis par les parties après avoir ordonné, au besoin, toutes les mesures d'instruction qu'il estime utiles. Lorsqu'un marin d'un pétrolier débarque au cours d'une mission, malgré le refus opposé par le capitaine et l'armateur, cet abandon de poste perturbant la relève constitue une faute grave, qui justifie le licenciement du marin, mais ne permet pas à l'armateur de prendre acte de la démission du marin⁴⁶.

LICENCIEMENT.

La rupture du contrat de travail à durée indéterminée par l'employeur s'appelle un licenciement. Il existe un droit des licenciements, car celui-ci peut être lié à un motif inhérent à la personne du salarié, non disciplinaire ou disciplinaire. Le licenciement disciplinaire relève de dispositions particulières. Le licenciement peut aussi être lié à un motif économique, non inhérent à la personne du salarié. Le licenciement économique peut être individuel ou collectif (art. 94 CTM). «Les dispositions des articles L. 122-14 à L. 122-14-5 du code du travail sont applicables aux marins dans des conditions déterminées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'État» (Article 102-10 CTM). Il s'agit de l'entretien préalable, de l'assistance du salarié lors de cet entretien, de la notification par lettre motivée, de la cause réelle et sérieuse, des sanctions des irrégularités (devenus art. L. 1232-1 à L. 1232-7, L. 1233-11 à L. 1233-17, L. 1235-1 à L. 1235-5 nouveau C. Tr.). Le décret n° 78-389 du 17 mars 1978 précise diverses dispositions. Son article 22 disparaît compte tenu de l'abrogation de l'article 102-1 CTM. Son article 25-1 précise les formalités de licenciement, en les adaptant aux fonctions du capitaine, mandaté par l'armement, à l'existence du journal de bord. «Les règles posées au présent chapitre en matière de licenciement ne dérogent pas aux dispositions législatives ou réglementaires qui assurent une protection particulière à certains salariés définis par lesdites dispositions. Les parties ne peuvent renoncer par avance au droit de s'en prévaloir». (Article 102-18 CTM). Il s'agit des marins représentants du personnel, délégués de bord, membres du comité d'entreprise ou du CHSCT, délégués syndicaux, de la protection des marins victimes d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle (art. L. 742-9 ancien C. Tr., art. L. 1226-6 à L. 1226-22 nouveau C. Tr.), de la protection des femmes marins enceintes (art. 5-2 CTM, Loi n° 2006-10, 5 janvier 2006, art. L. 1225-1 à L. 1225-15 C. Tr.).

Sauf faute grave, le licenciement ouvre droit au salarié à un préavis et à une indemnité de licenciement, proportionnelle à son ancienneté. Quant à l'appréciation de l'ancienneté, «Pour l'appréciation des conditions d'ancienneté de services continus visées au présent chapitre, les conditions de l'article L. 122-10 du code du travail sont applicables (devenu art. L. 1234-8 et L. 1234-11 C. Tr.). Pour l'appréciation de la condition d'embarquement effectif mentionnée à l'article 102-4 sont totalisées les diverses périodes d'embarquement effectif du marin. N'est pas considérée comme interrompant la continuité de l'embarquement au service du même armateur l'absence motivée par les congés, les blessures reçues au service du navire ou les maladies contractées ou survenues au cours de l'embarquement. Toutefois, la durée de cette absence n'est pas prise en compte pour le calcul de la condition d'embarquement prévue ci-dessus.» (art. 102-2 CTM, modifié par Ordonnance n°2009-717 du 18 juin 2009 - art. 3

Quant à l'indemnité de licenciement, «Le marin qui est licencié alors qu'il compte un an d'ancienneté ininterrompue au service du même armateur a droit, sauf en cas de faute grave, à une indemnité minimum de licenciement dont le taux et les modalités de calcul sont fixés par voie réglementaire.» (art. 102-3 CTM, modifié par Ordonnance n°2009-717 du 18 juin 2009

- art. 3). L'article 23 du décret n° 78-389 du 1^{er} mars 1978 limite le minimum légal de l'indemnité de licenciement du marin à 1/10^e de mois de salaire de référence par année effectuée au service du même armateur, en fonction d'un salaire de référence calculé sur la moyenne des trois derniers mois par référence aux cotisations de l'assurance-chômage, et pour les marins non affiliés à l'assurance-chômage par référence aux salaires forfaitaires de l'ENIM. D'une manière générale, les montants minima ont été réévalués par le décret n° 2002-785 du 3 mai 2002. Pour un motif personnel, cette indemnité ne peut être inférieure à 1/10^e de mois de salaire par année d'ancienneté, plus au-delà de 10 ans d'ancienneté, 1/15^e (art. R. 1234-2 C. Tr.). Pour un motif économique, le minimum légal est de 2/10^e de mois de salaire par année d'ancienneté, plus 2/15^e au-delà de dix années d'ancienneté (art. R. 1234-3 C. Tr.). Pourquoi les marins ont-ils été oubliés ? en fonction de quelles spécificités ?

Quant au délai de préavis, « Dans le cas de licenciement pour un motif autre qu'une faute grave, le marin a droit à un délai-congé d'un mois, s'il justifie chez le même armateur de six mois au moins d'embarquement effectif, et d'une ancienneté de services continus inférieure à deux ans ; à un délai-congé de deux mois s'il justifie chez le même armateur d'une ancienneté de services continus d'au moins de deux ans. Les dispositions des alinéas précédents ne sont applicables qu'à défaut de loi, de contrat de travail, de convention collective de travail ou d'usages conduisant soit à un délai-congé, soit à une condition d'ancienneté de services ou d'embarquement effectif plus favorable pour le marin intéressé. » (art. 102-4 CTM, modifié par Ordonnance n°2009-717 du 18 juin 2009 - art. 3.

L'inobservation du délai-congé ouvre droit, sauf faute grave du marin, à une indemnité compensatrice qui ne se confond ni avec l'indemnité de licenciement prévue à l'article 102-3, ni avec la réparation définie aux articles 102-15 et 102-17. L'inobservation de ce délai n'a pas pour conséquence d'avancer la date à laquelle prend fin le contrat liant à l'armateur le marin titularisé ou stabilisé dans son emploi en application d'une convention collective. La dispense par l'employeur de l'exécution du travail pendant le délai-congé ne doit entraîner, jusqu'à l'expiration de ce délai, aucune diminution des salaires et avantages auxquels le marin aurait eu droit s'il avait accompli son service (art. 102-5 CTM). Il faut noter que les articles 102-15 et 102-17 CTM ont été abrogés par l'article 25 de la loi n° 86-1320 du 30 décembre 1986.

Le point de départ du délai-congé doit être fixé de telle manière que le marin dispose à terre, dans le port le plus proche de sa résidence, d'une période rémunérée au moins égale au quart de la durée du délai-congé. Pour le calcul de cette période, ne peuvent être prises en compte les périodes rémunérées en raison des congés acquis par le marin à quelque titre que ce soit (art. 102-6 CTM). Toute clause d'un contrat visé à l'article 102-1 fixant un délai-congé inférieur à celui qui résulte de l'article 102-4 ou une condition d'ancienneté de service ou d'embarquement effectif et continu supérieure à celle qu'énonce ledit article est nulle de plein droit (art. 102-7 CTM). Il faut rappeler que l'article 102-1 CTM a été abrogé par l'article 3 de l'Ordonnance n° 2009-717 du 18 juin 2009.

EFFETS DE L'EXTENSION DE LA NOTION DE LICENCIEMENT SUR LES DISPOSITIONS CONVENTIONNELLES.

La stabilisation des marins et la titularisation des officiers conservent-elles une portée, quand le droit du licenciement individuel est étendu aux marins non stabilisés ou aux officiers non titularisés ? Le principe de la stabilisation des marins fut instauré en 1936 dans les conventions collectives de la marine

marchande, compte tenu des lignes régulières et de la transformation des relations de travail. En contrepartie des services rendus pendant la Seconde Guerre mondiale, l'article 34 de la charte internationale des marins préconisait en 1944 la stabilisation de leur situation professionnelle. La France ne retint pas les solutions du pool de marins mises en place en Belgique et en Grande-Bretagne. La stabilisation des marins et la titularisation des officiers furent organisées par les conventions collectives nationales étendues du 19 juillet 1947, du 30 septembre 1948 et du 31 janvier 1950⁴⁷. La stabilisation dans les fonctions nécessite deux années d'exercice ; la titularisation dans l'entreprise intervient en cas d'engagement dans une fonction supérieure, compte tenu d'une année de stage. Le marin stabilisé bénéficie d'une priorité d'embarquement sur les navires de l'armateur, d'une suspension de son contrat au-delà de l'embarquement et de ses congés, d'une rémunération pendant la période d'attente d'embarquement, contrepartie de sa disponibilité. Au début des années 1970, près de 90 % des marins étaient stabilisés dans leur armement. La loi du 18 mai 1977, qui a étendu aux marins le droit du licenciement, n'avait pas fait disparaître l'intérêt des dispositions conventionnelles⁴⁸.

La stabilisation des marins, prévue par la convention collective nationale du 19 juillet 1947, s'applique à toutes les entreprises maritimes du commerce, à l'exception de celles ne possédant que des navires de moins de deux cent cinquante tonnes. Les entreprises de remorquage relèvent de dispositions conventionnelles propres. Les marins peuvent bénéficier de la stabilisation dans une proportion de 70 % des équipages embarqués au 1^{er} janvier de chaque année, à condition de remplir certaines conditions : 21 ans révolus, deux ans de navigation au commerce, accomplissement du service national, aptitude physique à la navigation sur l'une quelconque des lignes desservies par l'entreprise. Les marins stabilisés bénéficient d'une priorité d'embarquement sur les navires de l'entreprise, ce qui leur ouvre, en cas de suppression d'une ligne, un droit à reclassement, une priorité d'emploi sur les autres navires de l'entreprise⁴⁹. Les marins stabilisés ne peuvent être licenciés qu'en cas d'incapacité physique, ou en raison de la diminution du nombre de navires en service dans l'entreprise.

La révocation du marin se substitue au licenciement disciplinaire ; elle nécessite la comparution devant une commission paritaire de discipline. Est nul le congédiement disciplinaire intervenu sans avis de la commission de discipline. La convention de 1947 prévoit la fin du contrat par atteinte de la limite d'âge de 55 ans. En vertu de l'article L. 122-14-12 al. 2 C. Tr., devenu art. L. 1237-4, dont les dispositions sont applicables aux marins en l'absence de toute loi particulière régissant leur mise à la retraite, sont nulles et de nul effet toute disposition d'une convention ou d'un accord collectif de travail et toute clause d'un contrat de travail prévoyant une rupture de plein droit du contrat de travail d'un salarié en raison de son âge⁵⁰.

Pour les officiers de la marine marchande, il est nécessaire de distinguer la stabilisation dans les fonctions, qui nécessite deux années d'exercice des fonctions, et la titularisation dans l'entreprise, qui peut intervenir d'office, en cas d'engagement dans une fonction supérieure, compte tenu d'une année de stage. La stabilisation est de droit par échéance du délai, même si elle doit être notifiée à l'intéressé⁵¹. Elle fait obstacle à la rétrogradation de l'intéressé, sauf sanction disciplinaire ou réduction de la flotte. En disponibilité, l'officier a droit à la solde de la fonction dans laquelle il est stabilisé. En l'absence de stabilisation dans les fonctions de second capitaine, un lieutenant démissionne sans motif légitime, lorsqu'il refuse une proposition d'embarquement comme lieutenant, due à une restructuration de l'entreprise⁵². La

titularisation concerne le lien avec l'entreprise. La convention collective nationale des officiers du 30 septembre 1948 s'applique à toutes les entreprises de navigation, à l'exception de celles ne possédant que des navires de moins de 250 tonnes de jauge brute, et des entreprises de remorquage ; il importe peu que le navire soit armé au commerce ou soit un navire à usage collectif (NUC) ; l'arrêté ministériel d'extension du 22 août 1979 a supprimé l'exclusion des entreprises ne possédant qu'un seul navire, puisque l'extension s'applique à tous les employeurs et tous les salariés du champ d'application conventionnel⁵³.

Les dispositions conventionnelles encadrent le licenciement disciplinaire, devenu révocation dans la terminologie empruntée au droit de la fonction publique, nécessitant l'avis d'une commission d'enquête.

RÉSILIATION JUDICIAIRE.

Si le contrat à durée indéterminée peut faire l'objet d'une rupture unilatérale de la part de chacun des contractants, démission pour le salarié, licenciement pour l'employeur, sa résolution judiciaire est aussi envisageable en cas d'inexécution grave de ses obligations par l'un des contractants. Il s'agit d'un principe concernant les contrats synallagmatiques, c'est-à-dire comportant des obligations réciproques. Si l'un des contractants n'exécute pas ses obligations durablement, l'autre ne peut rester dans les liens du contrat. Il peut donc demander au juge la résolution judiciaire du contrat (art. 1184 C. Civil), ce qui ne pourra jouer que pour l'avenir concernant un contrat de travail, car le travail fourni ne saurait être rendu. Il s'agit donc d'une résiliation judiciaire, permettant d'engager la responsabilité des contractants fautifs. Cette procédure est rare compte tenu de la souplesse de la rupture unilatérale, même en ce qui concerne le licenciement. Sa difficulté est notamment que le contactant, qui demande cette résiliation judiciaire, doit poursuivre l'exécution du contrat, tant que le juge ne lui a pas donné satisfaction en prononçant la rupture du contrat. Cette résiliation judiciaire est en principe l'inverse de la brusque rupture. Il en est résulté l'invention jurisprudentielle de la prise d'acte de la rupture. Le Code du Travail Maritime avait pris en compte cette difficulté et son article 101 permet à l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime d'autoriser le marin à débarquer immédiatement pour un motif grave. Depuis les décrets du 30 décembre 2008, il s'agit de l'inspection du travail, chargé des activités maritimes.

PRISE D'ACTE DE LA RUPTURE PAR LE SALARIÉ AUX TORTS DE L'EMPLOYEUR.

La jurisprudence a admis et encadré «la prise d'acte par le salarié de la rupture du contrat de travail», c'est-à-dire qu'il démissionne, en apparence, en invoquant une faute de son employeur, saisit le tribunal compétent en demandant la reconnaissance d'un licenciement sans cause réelle et sérieuse⁵⁴. Il appartient au juge de définir l'imputabilité de la rupture, puis d'attribuer la responsabilité de cette rupture contractuelle : si les griefs invoqués par le salarié sont inexistantes ou insuffisants, celui-ci a démissionné sans respect du préavis ; si les griefs sont fondés et suffisants, l'employeur est responsable d'un licenciement, irrégulier en la forme, mais surtout sans cause réelle et sérieuse⁵⁵. En cas de prise d'acte de la rupture du contrat par le salarié, postérieurement à une action en justice de sa part en résiliation judiciaire du contrat, cette prise d'acte rend sans objet la demande de résiliation judiciaire⁵⁶. La Cour de cassation a admis la prise d'acte de la rupture, effectuée par un salarié, représentant du personnel. Cette prise d'acte produit les effets

d'un licenciement nul, sans autorisation de l'inspecteur du travail, donc indemnisable, quand les faits invoqués constituent une faute suffisamment grave de l'employeur⁵⁷. La prise d'acte peut évidemment provenir d'un marin. Constitue une résiliation du contrat aux torts de l'employeur, la mise à l'écart d'un capitaine de remorqueur, souhaitant naviguer au-delà de 55 ans, mis à l'écart sous la pression des représentants du personnel, victime de harcèlement et de discrimination que l'employeur a toléré⁵⁸.

LA RUPTURE CONVENTIONNELLE HOMOLOGUÉE.

Ce que les contractants ont construit, le contrat, ils peuvent le défaire ou y mettre fin. Le contrat peut prendre fin par l'accord mutuel des contractants ; cette rupture paraît même idyllique, harmonieuse. La rupture par consentement mutuel reprend l'expression, d'un divorce apaisé, sans faute, non conflictuel. Une telle rupture amiable interroge cependant la liberté du consentement du salarié. Les ruptures négociées, démissions négociées ou acceptées, mises en œuvre pour contourner les contraintes des licenciements pour motif économique ont été fortement contestées. La rupture amiable du contrat d'un salarié représentant du personnel, nécessite le respect de son statut protecteur, donc l'autorisation de l'inspecteur du travail⁵⁹. La rupture amiable ne pouvait conduire au contournement de l'obligation patronale de reclassement, concernant un salarié victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle, ou déclaré inapte à son poste par le médecin du travail⁶⁰.

Le nouvel article L. 1237-11 du code du travail prévoit que «l'employeur et le salarié peuvent convenir en commun des conditions de la rupture du contrat de travail qui les lie». Cette modalité de rupture conventionnelle homologuée n'est pas applicable aux départs négociés dans le cadre des accords de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) et dans le cadre des plans de sauvegarde de l'emploi, liés aux licenciements collectifs pour motif économique (art. L. 1237-16 C. Tr.). Pour les salariés représentants du personnel, ou les médecins du travail, la rupture conventionnelle est soumise à l'autorisation de l'inspecteur du travail (art. L. 1237-15 C. Tr.)⁶¹. Il semble y avoir incompatibilité entre le licenciement et la rupture conventionnelle homologuée (art. L. 1237-11 C. Tr.), de sorte que toutes les mesures d'accompagnement social des procédures de licenciement sont exclusives de cette rupture conventionnelle ; il en est ainsi, par exemple, de l'acceptation par le salarié de la convention de reclassement personnalisée (art. L. 1233-67 C. Tr.). Cependant, la rupture conventionnelle peut anticiper des difficultés économiques de l'entreprise, et éviter des licenciements. Dans ce cas, le salarié ne bénéficie pas de l'obligation de reclassement, de la priorité de réembauchage.

Une procédure préalable s'impose, semblable à celle du licenciement individuel : entretien préalable à la signature de la convention, au cours duquel le salarié peut se faire assister (art. L. 1237-2 C. Tr.), signature commune de la convention écrite précisant le montant de l'indemnité spécifique, qui ne peut être inférieure à l'indemnité légale de licenciement, fixant la date de rupture du contrat de travail au mieux au lendemain du jour de l'homologation (art. L. 1237-13 C. Tr.). L'employeur et le salarié disposent chacun d'un délai de 15 jours de rétractation, à partir de la signature de la convention (art. L. 1237-13 C. Tr.). La rétractation s'exerce par lettre recommandée avec accusé de réception, ou remise en mains propres avec reçu signé et daté. L'homologation relève du directeur départemental du travail et de l'emploi (DDTE). Il est saisi par le contractant le plus diligent, dès lors que le délai de rétractation est échu. L'autorité administrative dispose de 15 jours ouvrables pour prendre sa

décision. Il vérifie les consentements, le formalisme procédural. Si le directeur départemental du travail et de l'emploi ne notifie pas sa décision motivée dans le délai de 15 jours ouvrables, l'homologation est réputée acquise et l'autorité administrative est dessaisie (art. L. 1237-14 C. Tr.).

L'homologation ou son refus peuvent faire l'objet d'un recours, mais non auprès du juge administratif, exclusivement devant le juge judiciaire. Il s'agit habituellement du conseil de Prud'hommes, sauf pour les marins. «Les litiges mentionnés au quatrième alinéa de l'article L.1237-14 du code du travail sont portés devant le tribunal d'instance.» (art. 120 CTM, créé par Ordonnance n° 2009-717 du 18 juin 2009, art. 4). La tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes semble inutile (art. 2, décret n° 59-1337, 20 novembre 1959)⁶². De même, le tribunal d'instance est compétent quant au litige relatif à la rupture conventionnelle homologuée d'un capitaine de navire, et non le tribunal de Commerce (art 2 et 12, décret n° 59-1337, 20 novembre 1959). L'Ordonnance 2009-717 du 18 juin 2009 semble ainsi constituer une première pierre dans la réforme du contentieux du travail maritime.

La rupture conventionnelle ouvre, pour le salarié, le droit à une indemnité spécifique, qui ne peut être inférieure au montant de l'indemnité légale de licenciement prévue à l'article L. 1234-9 du code du travail. Il n'est pas nécessaire que le salarié ait deux années d'ancienneté. Cette indemnité n'est pas un revenu imposable, dans la limite d'un plafond assez favorable, et n'est pas un salaire soumis aux cotisations sociales (art. L. 242-1 CSS). L'avenant du 16 juin 2009 de l'ANI du 11 janvier 2008 prévoit le versement de l'indemnité conventionnelle de licenciement, si elle est plus favorable que l'indemnité légale ; cet avenant s'applique depuis le 17 juin, dans la mesure où l'employeur est membre d'une organisation patronale affiliée au MEDEF, à la CGPME ou à l'UPA ; la procédure d'extension ministérielle a été lancée le 9 juillet 2009 par avis publié au Journal Officiel. Le salarié a droit aux allocations d'assurance-chômage, dès lors que lui et son employeur y étaient affiliés (art. L. 5422-1 C. Tr.).

En matière de travail maritime, toute transaction sur le montant des salaires doit être homologuée par l'autorité maritime, à peine de nullité (art. 57 CTM). Cette disposition complète les dispositions du Code civil en matière de transaction (art. 2044 et s. C. Civ.), ainsi qu'à l'application aux marins de la réglementation du reçu pour solde de tout compte (art. L. 1234-20 C. Tr., mod. par L. n° 2008-596, 11 25 juin 2008). L'homologation de la rupture conventionnelle par le directeur départemental du travail et de l'emploi (DDTE) complète ce dispositif.

Au total, cette Ordonnance 2009-717 du 18 juin 2009 constituera une réforme importante du droit du travail maritime, qui semble en annoncer d'autres, à venir.

32. Cass. soc., 21 mars 2000, n° 98-44.884, n° 98-44.894, 2 esp., navire Avel Mad, Bull. civ. V, no 117.

33. P. Chaumette, Droits Maritimes, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2^e éd., 2008, n° 412.41.

34. P. Chaumette, Droits Maritimes, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2^e éd., 2008, n° 412.45 ; P. Chaumette, «Rupture unilatérale du contrat d'engagement maritime», DMF 2003, 627-637.

35. CA Montpellier, 2^e ch., 10 juill. 2002, navire Cap Canaille, DMF 2002, 653 — P. Chaumette, «Rupture unilatérale du contrat d'engagement maritime», DMF 2003, 627-637.

36. CA Rennes, 5^e ch., 6 janv. 2004, DMF 2004, 360.

37. CA Paris 20 octobre 2006, Droit social 2006, 1088 n. P. Lyon-Caen, D 2006, 2265 n. F. Rollin, RJS 1/07, p. 6 n. X. Pretot — Trib. Conflits, 19 mars 2007, Droit social 2007, 750, concl. I. de Silva — P. Rodière, «L'influence du droit communautaire et du droit international», colloque Un nouveau droit de la rupture du contrat de travail ?, Droit social 2008, pp. 895-901.

38. Cass. soc. 1^{er} juillet 2008, n° 07-44.124, Samzun c/ Linda de Wee et a., Rev Dr. Travail, Dalloz, 2008, n° 9, pp. 504-514, avis de l'avocat général J. Duplat.

39. Les dispositions des articles L. 742-1 et suivants de l'ancien Code du Travail, en principe abrogé au 1^{er} mai 2008, sont maintenues en vigueur dans l'attente du prochain Code des Transports (Ord. n° 2007-329, 12 mars 2007, art. 13-1^o, 2^o et 18^o).

40. P. Chaumette, Droits Maritimes, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2^e éd., 2008, n° 412.46 et 412.47.

41. CA Douai, 27 sept. 2002, J.-P. Gonin c/ SA Aqua Plus, n° 02-1210.

42. V. Dr. social, n° spéc., La loi de programmation pour la cohésion sociale, avril 2005.

43. CA Rennes, 25 févr. 1999, navire La Sardane, DMF 2000, 44.

44. CA Rennes, avril 1992, Rev. Jur. Oust, Rennes, 1992-45 - P. Chaumette, Le contrat d'engagement maritime, CNRS Ed., 1993, pp. 270-271.

45. Cass. soc., 29 mars 1995, RJS 1995/04, n° 506 - Cass. soc., 25 mai 2005, RJS 2005/06, n° 835.

46. Cass. soc., 26 septembre 1990, n° 89-41078, Preudhome, navire Vendémiaire, Rev. Jur. Ouest, Rennes, 1992-45.

47. R. Jambu-Merlin, Les gens de mer - R. Rodière (dir.), Traité général de droit maritime, Dalloz, Paris, 1978, nos 103 à 107 - Y. Peyrot, Les conventions collectives dans la marine marchande, thèse droit, Paris, 1954 - G. Aubin, Les négociations collectives en droit du travail maritime - Essai de paradigme de négociation, thèse droit, Nantes, 1992.

48. P. Chaumette, «Rupture unilatérale du contrat d'engagement maritime», DMF 2003, 627-637.

49. CA Paris, 31 octobre 1994, Snat - TA Paris, 24 novembre 1994, Snat.

50. Soc. 28 octobre 1997, n° 95-41.647, n° 94-10.197, 2 esp., Rouxel et Le Douarin, Bull. civ. V, nos 344 et 345, Droit social 1998, 181 - Cass. Soc. 21 décembre 2006, BAI c/ M. Lechevretel, Droit Social 2007, n° 678, pp. 243-246 - Cass. soc., 19 septembre 2007, n° 06-42075, SNCM c/ Baldocchi, DMF 2007, n° 687, pp. 993-997, JCP-S, 2007, n° 1785 - Cass. soc., 25 octobre 2007, n° 06-43415, Sté Seafrance.

51. Cass. com. 7 février 1968, DMF 1968, 334.

52. CA Montpellier, 12 mars 1992, DMF 1993, 118.

53. Cass. soc. 20 septembre 2006, n° 04-14.540, SCP Ménard, Quimbert et a. c/ Assoc. Fondation Belem, DMF 2007, 146 - CA Basse-Terre, 2^e ch. civ., 22 mai 2006, n° 03/01385, SARL Paradoxes Croisières c/ Hideux.

54. B. Teyssié, «La rupture du contrat de travail à durée indéterminée hors licenciement», Dr. soc. 2005, 45-58 - J. Mouly, «Démission ou licenciement : une alternative très convenable», Dr. soc. 2004, 90-99 - J.Y. Frouin, «Les ruptures du contrat de travail à durée indéterminée à l'initiative du salarié», Rev. Droit Trav. Dalloz, 2007, 150.

55. Soc. 25 juin 2003, n° 01-42.679, n° 01-42.335, n° 01-43.578, Bull. civ. V, n° 209, Dr. soc. 2003, 817, D 2003, 2396 n. J. Pellissier - Soc. 19 octobre 2004, n° 02-45.742, Bull. civ. V, n° 263, Dr. soc. 2005, 108, note F. Favennec-Héry.

56. Cass. soc., 31 octobre 2006, n° 05-42158, JCP-S 2006, 1948 n. P.Y. Verkindt ; Cass. soc., 21 décembre 2006, n° 04-43886 - J. Pellissier, A. Supiot et A. Jeammaud, Droit du Travail, Précis Dalloz, 24^e éd., 2008, n° 419 et s., pp. 539-542.

57. Cass. soc., 21 janvier 2003, RJS 2003/3, n° 367 - Cass. soc., 25 janvier 2006, RJS 2006/3, n° 472 - Cass. soc., 5 juillet 2006, Droit social 2006, 1069 n. F. Favennec-Héry - Ph. Waquet, «Coup de vent sur la jurisprudence Perrier», RJS 2005/4, p. 419.

58. Soc. 15 mars 2006, n° 04-10.208, DMF 2007, 153, note P. Chaumette.

59. Cass. crim. 6 janvier 2004, RJS 2004/3, n° 434 - J. Pellissier, A. Supiot et A. Jeammaud, Droit du Travail, Précis Dalloz, 24^e éd., 2008, n° 425 et s., pp. 543-546.

60. Cass. soc., 29 Juin 1999, Droit social 2000, 182 - Cass. soc., 4 janvier 2000, RJS 2000/2, n° 168 - Cass. soc. 12 février 2002, RJS 2002/3, n° 423.

61. F. Favennec-Héry, «La rupture conventionnelle, mesure phare», Droit social 2008, n° 3, pp. 311-315 - X. Prétot, «L'homologation de la rupture conventionnelle par l'autorité administrative», Droit social 2008, n° 3, pp. 316-324 G. Auzero, «La rupture conventionnelle du contrat de travail : l'illusion de la sécurisation», Rev Dr. Trav., Dalloz, 2008, n° 9, pp. 522-526 - S. Chassagnard-Pinet et P.Y. Verkindt, «La rupture conventionnelle du contrat de travail», JCP-S 2008, n°26, pp. 25-36 - J. Pellissier, A. Supiot et A. Jeammaud, Droit du Travail, Précis Dalloz, 24^e éd., 2008, n° 427 et s., pp. 546-551.

62. Courrier du Directeur des Affaires Maritimes, 3 juillet 2009.

RÉFORME DES ECOLES NATIONALES DE LA MARINE MARCHANDE

FORMATION DES CAPITAINES

Association Française des Capitaines de Navires

Rue de Bassam 29200 BREST – Tel : 0298 46 37 60 – Fax : 0298 46 83 61
E-mail : courrier@afcan.org - Site Internet : <http://www.afcan.org>

Le 26 Mars 2010



à Madame Anne-Sophie AVE
Délégué Général
Armateurs de France



Objet : V/Réf. :ASA, CMB /emploifformation

Madame le Délégué Général,

En réponse à votre courrier du 15 Mars au sujet de la réforme des écoles de la marine marchande, voici quels seraient les sujets qui, à mon avis, devraient être traités en cours lors d'une formation spécifique des futurs capitaines.

Le Capitaine est « préposé nautique » ainsi que « mandataire commercial de l'armateur ». Le Capitaine est donc in fine la personne responsable de tout à bord.

Il est, à mon sens parce que pratiquée chaque jour, avant tout important d'insister sur une formation spécifique du futur capitaine aux facteurs humains: il doit savoir faire, montrer, expliquer, déléguer, vérifier, corriger, le tout dans une atmosphère de non-confrontation envers l'équipage. Il doit aussi savoir écouter, recueillir des avis, prendre une décision, l'expliquer. En clair, faire un cours de «management» humain. Cela n'est pas inné, cela s'apprend.

Le capitaine représente des intérêts divers et variés. Il est nécessaire qu'il ait dès sa formation un aperçu des différents contacts qu'il sera amené à avoir, contacts qui ne représentent pas tous les mêmes intérêts, mais qui sont chacun et tous supérieurs au capitaine : propriétaire, affréteur, opérateur commercial, manager technique, crew-manager.

Il représente aussi un pavillon, et donc les lois d'un état qui n'est pas systématiquement la France, sans en avoir automatiquement la connaissance préalable.

Vous aurez pu noter que je vous écris du navire sur lequel je suis actuellement embarqué. Pour des raisons évidentes de facilités de communications, au cas où vous souhaiteriez me recontacter, il est préférable que vous continuiez de passer par l'adresse email de l'AFCAN (courrier@afcan.org).

Veillez agréer, Madame le Délégué Général, mes meilleures salutations.

Le Président

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Hubert Ardillon", is written over a light-colored background.

Hubert ARDILLON

Association Française des Capitaines de Navires

Rue de Bassam 29200 BREST – Tel : 0298 46 37 60 – Fax : 0298 46 83 61

E-mail : courrier@afcan.org - Site Internet : <http://www.afcan.org>

La mission nautique du capitaine

La mission nautique du capitaine couvre les domaines suivants :

- la navigation : préparation du voyage (passage planning), ainsi que son exécution ;
- la manœuvre du navire au port et à la mer : anticollision, mauvais temps ;
- le chargement et ses contraintes (suivant le type de navire) ;
- la sécurité ;
- la maintenance ainsi que la gestion des pièces de rechange ;
- la sûreté ;
- l'environnement ;
- l'organisation du travail ;
- le bien-être de l'équipage, y compris sa santé physique et morale.

La majorité du savoir « technique » est délivrée pendant les cours de formation : navigation, machine, sécurité, soins médicaux, météorologie.

Le positionnement et l'anticollision

Avec la qualité des images radars, les nouveaux systèmes de reconnaissance des navires (AIS), le positionnement par satellites (GPS, DGPS), l'utilisation de cartes électroniques (ECDIS), la superposition d'une image radar sur une carte marine (ou l'inverse), les capitaines disposent de nombreuses aides à la navigation. Cela permet une meilleure efficacité tant sur la position et le respect des horaires, que sur la sécurité de la navigation et le respect de l'environnement.

Cependant, il faut souligner que :

- d'une part l'efficacité n'est effective qu'après une longue période d'apprentissage et de familiarisation avec des appareils électroniques souvent complexes. Ceci nécessite de plus en plus l'accomplissement de stages sur simulateurs électroniques ou en bassin de similitude (PORT REVEL).
- d'autre part cette efficacité doit accompagner les connaissances et la vigilance nécessaires pour parer en permanence à toute défaillance des appareils.

La conduite du navire dans des conditions de mer difficile est une des plus grandes responsabilités du Capitaine en mer. Il lui revient de choisir et d'adapter routes et allures en fonction du mauvais temps, de composer avec une mer formée. La « gestion de la mer » reste entre les mains du Capitaine et de son jugement de marin. Il dispose pour cela d'aides à la décision, comme le routage météorologique, des cartes météo et des prévisions de plus en plus fiables. Mais le choix de la bonne route reste toujours la prérogative du Capitaine. L'étude de cartes et statistiques météorologiques est un élément de plus en plus essentiel dans ce domaine.

Le contrôle du bon état de l'appareil propulsif fait aussi partie du rôle nautique du Capitaine. Ce bon état s'obtient par une maintenance de qualité appliquée par des personnels qualifiés, avec un système de gestion de l'entretien adapté. La gestion de la maintenance désormais assistée par ordinateur (MAO) est assujettie à différentes normes de qualité obligatoires (ISM) ou facultatives (ISO). Une connaissance plus que succincte des éléments mécaniques et de leur entretien, je pense tout particulièrement aux arrêts à la mer, est nécessaire pour à la fois diminuer le risque d'une avarie plus importante et expliquer de manière cohérente et professionnelle au manager le bien-fondé d'une telle décision.

La stabilité du navire, son contrôle est désormais sous informatique. Les calculs sont rapides et précis, avec la possibilité de simulations (stabilité après avarie). De nouveaux appareils permettent une vérification de la stabilité initiale juste avant l'appareillage. Il paraît évident aussi qu'une grande connaissance des conditions de stabilité, générales mais aussi particulières à chaque type de navire, principalement pour les navires de modèle récent, est primordiale pour exercer la fonction de Capitaine. A ce sujet des stages sur simulateurs, au même titre que pour la navigation ou la mécanique, seraient un plus dans la formation.

Lors de sa formation, le capitaine doit aussi avoir connaissance des textes importants qui régissent sa future carrière : COLREG, SOLAS, MARPOL, ISM Code, ISPS Code, ILO Conventions, Code du travail, Conventions Collectives et Collective Bargaining Agreement, Code Disciplinaire.

Savoir qu'ils existent ne suffit pas. Il est préférable de savoir ce qu'ils contiennent et surtout être capable d'aller fouiller et rechercher dans ces textes les directives nécessaires pour la navigation exercée.

Cependant, afin de ne pas trop encombrer des cours qui s'adressent par nature à des personnes qui n'exerceront pas toutes sur le même type de navire, il serait préférable de limiter l'étude aux textes généraux, valables sur tous les types de navires.

Association Française des Capitaines de Navires

Rue de Bassam 29200 BREST – Tel : 0298 46 37 60 – Fax : 0298 46 83 61
E-mail : courrier@afcan.org - Site Internet : <http://www.afcan.org>

La mission commerciale du capitaine

La mission commerciale du capitaine a beaucoup évolué et avec la brièveté des escales, elle pourrait sembler se résumer à recevoir l'agent de la Compagnie. Le chargement est, encore hors vrac, programmé par la terre et souvent limite le rôle du Capitaine aux vérifications principales : préparation du navire, séquences de chargement/déchargement, stabilité/efforts.

Mais le Capitaine est également le gestionnaire d'un système de qualité. L'affréteur ou le client exigent souvent une certification supplémentaire. Cette certification, quelque fois à la seule initiative de l'armateur, devient un atout commercial, par exemple pour les navires à passagers. Cela est vrai également pour les normes environnementales (ISO 140001), étant donnée la sensibilisation actuelle du public à tous ces problèmes. De même le Capitaine, en garantissant le transport en toute sécurité des passagers et/ou de la marchandise, remplit un rôle commercial important, le mauvais entretien du navire pouvant être qualifié de faute commerciale, avec les conséquences juridiques que cela entraîne.

Enfin, le capitaine assure, en fonction du type de navigation :

- la gestion de l'impératif d'horaire.
- les inspections auxquelles sont soumises les navires, il faudrait expliquer les inspections PSC, vettings, les inspections Classe, Assureurs P+I ou H+M.
- les relations avec l'agent consignataire, ainsi qu'avec les autorités maritimes.
- les relations avec l'opérateur commercial du navire, en fonction des différents types d'affrètement.
- le suivi de charte-partie type, au voyage et à temps.
- le suivi des contrats de manutention.
- le suivi de différents connaissements, ainsi que de leurs clauses, spéciales ou non.

Certains aspects du métier de capitaine devraient être expliqués par des professionnels qui ont exercé cette fonction. Autant les sujets techniques, théoriques, études de textes peuvent, et doivent être enseignés par des professionnels de l'enseignement maritime, autant il semble évident qu'une approche, une expérience de la fonction de Capitaine sur son vécu, sa psychologie (y compris celle à pratiquer sur l'équipage ou l'environnement maritime ou terrestre) mériterait d'être expliquée et/ou partagée par un professionnel.

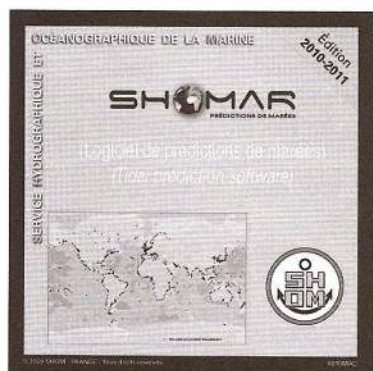
Le plus important dans la formation du Capitaine, au vu de ce qui est vécu actuellement sur nos navires (y compris sous pavillon français), est la formation à la langue anglaise.

Il ne faut pas oublier que nombre des futurs élèves et capitaines navigueront essentiellement avec des non-francophones.

En conséquence, il devient de plus en plus nécessaire que certains cours soient délivrés uniquement en anglais, particulièrement ceux sur les documents commerciaux, ainsi que ceux sur les documents OMI. Les traductions françaises de SOLAS, MARPOL et des codes ISM et ISPS ont quelquefois une rédaction, non pas fautive mais légèrement déviée du texte original anglais, en raison des règles de fonctionnement de l'O.M.I.

.....

LE LOGICIEL DE PRÉDICTION DE MARÉES SHOMAR



Le SHOM, en tant que service hydrographique national, calcule et diffuse les données officielles et réglementaires concernant la marée pour les zones côtières sous responsabilité de la France. Les mesures de hauteur d'eau sont réalisées le long du littoral par l'intermédiaire d'un réseau de marégraphes.

Vous pouvez retrouver les prédictions de marées dans le logiciel autonome de prédictions des marées SHOMAR. Il permet de prédire la marée dans 1 075 sites dans le monde dont 150 en France métropolitaine et 42 sur les côtes françaises d'outre-mer.

Fonctionnalités :

7 types de calculs sont proposés :

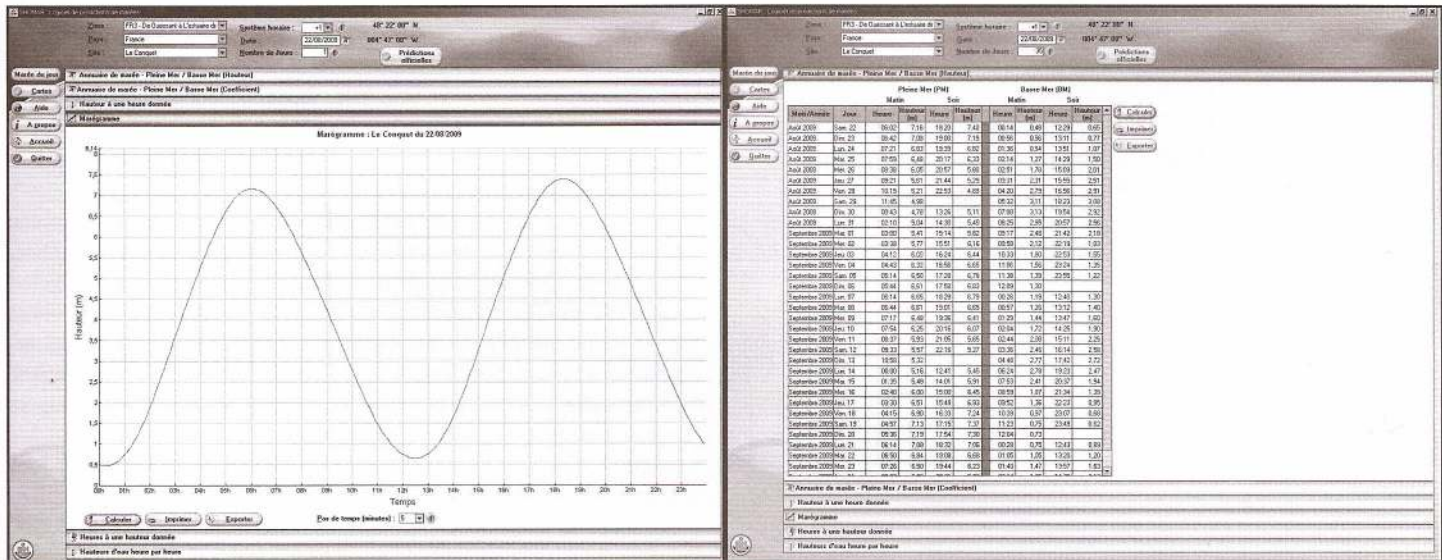
- La marée du jour : heures et hauteurs des pleines et basses mers du jour accompagnées du marégramme ;
- Deux formats types «annuaire des marées» ;
 - heures et hauteurs des pleines et basses mers ;
 - heures des pleines et basses mers et coefficients.

- Calcul de la hauteur d'eau à une heure donnée ;
- Représentation graphique de la marée : marégramme ;
- Calcul des heures pour lesquelles une hauteur d'eau est atteinte ;
- Calcul de la hauteur d'eau à un pas de temps donné (60, 30 et 15 minutes)

Prix public : 34,70 € TTC

Disponible dans les points de ventes agréés dont la liste peut être consultée sur le site du SHOM :

www.shom.fr



HISTORIQUE

1839

Publication du premier annuaire des marées du SHOM.

1846

Installation du premier marégraphe à Brest

1991

Première version de «SHOMAR - table universelle des marées».

1992

Utilisation de la méthode harmonique pour les calculs des prédictions de marée

2009

Nouvelle version du logiciel SHOMAR.

LEXIQUE

Coefficient

Mesure de l'amplitude de la marée rapportée à l'unité de hauteur.

Marée de type semi-diurne

Deux pleines mers et deux basses mers par jour, respectivement de hauteurs sensiblement égales.

Marée de type semi-diurne à inégalité diurne

Deux pleines mers et deux basses mers par jour, mais les pleines mers et les basses mers sont de hauteurs différentes.

Marée de type mixte

Tantôt deux pleines mers et deux basses mers par jour, tantôt une seule.

Marée de type diurne

Toujours une pleine mer et une basse mer par jour.

CONDITIONS D'UTILISATION

Chaque édition du logiciel SHOMAR est valable pendant deux ans. Ainsi, l'édition 2010-2011 permet de calculer des prédictions de marées jusqu'au 31 décembre 2011.

SHOMAR fournit des prédictions de marées officielles pour la navigation maritime pour les ports français de métropole et d'outre-mer. D'un point de vue réglementaire, SHOMAR peut remplacer les annuaires des marées publiés par le SHOM.

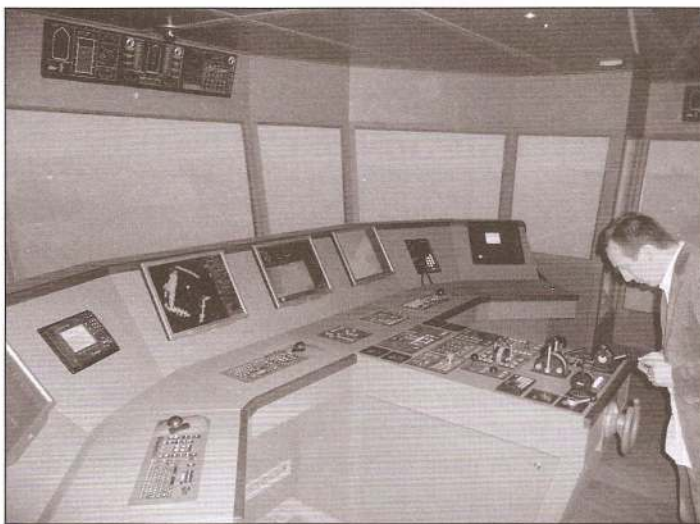
Pour les autres sites, SHOMAR ne se substitue pas aux éventuelles prédictions officielles pour la navigation maritime fournies par le pays d'accueil. Le navigateur doit se renseigner et se conformer à la réglementation en vigueur des pays, ainsi que sur les conditions d'emploi des logiciels électroniques et les dispositifs de secours.

SHOMAR est bilingue (français et anglais)

La configuration minimale requise est :

- Windows ® NT, 2000, XP, Vista
- Pentium 300 Mhz
- 100 Mo d'espace disque disponible
- Lecteur CD-ROM
- Ecran 800 x 600 en milliers de couleurs

LE SIMULATEUR DE MANOEUVRE À NANTES



Nouvel outil de formation, le simulateur de Nantes verra se succéder à la barre des pilotes de tous horizons. En effet, pas moins de quinze stations se sont associées pour la réalisation de cet appareil : toutes les stations de la façade atlantique - sauf Bordeaux - de Bayonne à Brest, St Malo, Sète, Port La Nouvelle, Port Vendres, La Martinique, La Guadeloupe, La Guyanne, Tahiti et La Nouvelle Calédonie

Installé sur les bords de La Loire à Nantes, le simulateur a été inauguré le 21 octobre 2009 en présence de nombreux officiels et pilotes de différentes stations.

Une passerelle de navire a été reproduite. Les équipements sont ceux d'un navire moderne : Ecdis, azipods... Des écrans sont situés sous les ailerons et reproduisent les derniers mètres lors de l'approche du quai. D'autres écrans reproduisent la vue vers l'arrière. Le reste, sur plus de 180°, est réalisé par projection des images sur un écran en toile. L'atmosphère du local est contrôlée de façon à préserver cet écran en parfait état. Il est possible de décaler les images pour reproduire le passage du Pilote et du Commandant en bout d'aileron. L'instructeur se situe dans une pièce annexe. Il est celui qui dirigera les remorqueurs et changera les conditions météorologiques.

Pas moins de 400 navires sont disponibles et représentent tous les types susceptibles de faire escale dans les ports concernés. Ces mêmes ports ont été abondamment photographiés (environ 15 000 photos pour La Loire) afin de numériser les berges. Tout y est reproduit, ou presque, jusqu'à certaines banderoles ou inscriptions du type «Non aux OGM».

Ce type d'appareil est déjà utilisé dans d'autres stations, notamment au Havre, où il sert à la formation des jeunes pilotes, mais aussi à l'entraînement des plus anciens, notamment dans le cas d'un nouveau quai ou de nouveaux types navires devant faire escale.

Pour en avoir discuté avec des pilotes ayant déjà utilisé ce type d'appareil et ayant utilisé ce simulateur au Danemark, il n'est pas rare de sortir du stage avec la chemise mouillée car le réalisme des manœuvres est impressionnant. D'ailleurs, à l'instar des simulateurs de vols utilisés par les pilotes de ligne, le processus ne va pas jusqu'à l'abordage ou l'accident car l'imprégnation dans la manoeuvre du pilote aux manettes peut être tel qu'un échec «simulé» pourrait être aussi traumatisant qu'un vrai.

Cdt B. DERENNES



LUTTE CONTRE LES ACTES DE PIRATERIE MARITIME : RÉPONSE DU MINISTRE DE LA DÉFENSE

Informations recueillies par le CV(H) Jean Fossati

Question écrite n° 66103 du 08 décembre 2009.

M. Patrick Balkany appelle l'attention de M. le ministre de la défense sur l'attaque récente d'un pétrolier dans le golfe de Guinée. Au total, le bureau maritime international (IMB) a relevé 306 attaques en mer entre janvier et septembre 2009, alors qu'il en avait dénombré 293 sur toute l'année 2008. Quasiment la moitié des actes de piraterie dans les mers du globe ont été menés au large de la Somalie, dans le golfe d'Aden, le long des côtes du Kenya. Afin de mettre un terme à ce phénomène, la mission Atalante, chargée de lutter contre les actes de piraterie dans cette région précise où les actes de piraterie se sont multipliés, a été prolongée d'un an. Si la situation au large des côtes de l'Afrique de l'ouest ne peut pour l'instant être comparée à celle qui prévaut au large de la corne de l'Afrique, où les pirates somaliens ont déclaré une véritable guerre aux marines du monde entier, la récente attaque d'un pétrolier au large du Bénin appelle une vigilance particulière. En effet, si cet acte devait être suivi d'autres attaques dans la même zone, cela ne manquerait d'inquiéter armateurs et forces de sécurité internationales confrontés depuis une dizaine d'années à une augmentation croissante des actes de piraterie sur les mers du globe. Aussi il lui demande de bien vouloir lui indiquer les dispositifs qui pourraient être mis en place pour lutter contre les actes de piraterie de façon plus globale.

Réponse publiée le 16/02/2010 :

La piraterie maritime concerne actuellement trois zones principales. Elle sévit au large de l'Afrique (à l'Ouest, dans le golfe de Guinée et à l'Est, au large de la Somalie), en Asie du Sud-est, notamment dans le golfe du Bengale, le détroit de Malacca et la mer de Chine méridionale ainsi qu'au large de l'Amérique centrale et du sud. Selon le bureau maritime international, plus de 4 000 actes de piraterie ont été enregistrés durant les 20 dernières années. **Un rapport de la RAND Corporation[1] estime le nombre d'attaques et de tentatives d'attaques à 209 durant la période 1994-1999 et à 2 464 entre les années 2000 et 2006, ce qui souligne l'augmentation très importante de ces pratiques au cours de la dernière décennie.** Durant les dix dernières années, 3 200 marins auraient été enlevés par des pirates parmi lesquels 500 blessés et 160 tués. Les zones ayant connu le plus grand nombre d'attaques de piraterie depuis 10 ans, ont été le détroit de Malacca, le golfe de Guinée et le large de la Somalie. S'agissant de la zone du détroit de Malacca, alors qu'elle constituait une menace pour le trafic maritime à destination de l'Asie du Sud-est et des Etats-Unis (25 % du trafic maritime y transitant), la piraterie a pu être jugulée par l'implication forte des états riverains (Malaisie, Indonésie et Singapour). Le détroit de Malacca n'est ainsi plus classé route maritime dangereuse par le Lloyd's Register [2] depuis fin 2006.

S'agissant des zones d'approche de la Somalie, la piraterie y revêt un caractère unique, lié notamment à l'importance stratégique du golfe d'Aden pour les flux maritimes, en particulier énergétiques, et aux modes opératoires spécifiques des pirates. Afin de faire face à cette menace, diverses actions ont été mises en œuvre : l'opération ATALANTA (sous l'égide de l'Union européenne), l'opération OCEAN SHIELD (forces navales OTAN), une coalition maritime de circonstance (la TF 151, dans le cadre des forces maritimes américaines dans la zone Moyen-Orient

et océan Indien (USNAVCENT), ainsi que des actions menées par des forces navales de nombreux pays (Chine, Russie, Inde, Japon, Indonésie, Malaisie, Arabie Saoudite, Yémen...). Au sein d'ATALANTA, la France déploie un dispositif de plus de 250 hommes articulé autour d'une frégate et d'un avion de patrouille maritime, en plus des éléments français positionnés. Elle assure en outre, dans un cadre national, la protection de la flottille de pêche de thoniers senneurs au large des Seychelles avec des équipes de protection embarquées (EPE). Fin 2009, la France avait contribué à hauteur de 22 % dans l'ensemble des attaques déjouées par les moyens militaires.

S'agissant enfin de la zone du golfe de Guinée, elle concentre un niveau élevé d'attaques, la plupart de celles-ci (74 %) ayant lieu au large du Nigéria, les autres pays concernés étant le Cameroun, la Guinée équatoriale et le Bénin. En 2009, on dénombrait 104 actes de piraterie ou de brigandage (77 au Nigéria, 22 au Cameroun, 5 en Guinée-Guinée Bissau), cette dernière catégorie étant majoritaire. La différence entre les deux dénominations se fait selon que les attaques ont lieu respectivement en dehors ou à l'intérieur des eaux territoriales. Les attaques en golfe de Guinée suivent un mode opératoire unique : il s'agit d'attaques à main armée, toujours violentes, lors desquelles les éléments de valeur appartenant au navire ou à son équipage sont volés, les agresseurs prenant rapidement la fuite. Ce mode opératoire, ajouté au fait que la majorité des attaques a lieu dans les eaux territoriales de nations souveraines, distingue nettement la piraterie dans cette zone de celle ayant cours au large de la Somalie. La qualification de «brigandage maritime» lui est appliquée, de préférence à celle de «piraterie». C'est une des raisons pour lesquelles un dispositif militaire d'une ampleur comparable à celui déployé au large de la Somalie n'est pas envisagé aujourd'hui. Les attaques ont lieu dans les eaux territoriales d'états souverains, à leurs abords, ou autour des plateformes pétrolières situées dans leurs zones économiques exclusives. La compétence pour agir dans ces secteurs relève donc exclusivement des forces armées de ces pays ainsi que des sociétés militaires privées, mandatées, le plus souvent hors d'un cadre juridique international, pour assurer la protection des plateformes et patrouiller aux approches de leurs infrastructures. Par ailleurs, les attaques, bien que très violentes, ne débouchent pas sur la prise en otage des bâtiments agressés, ni sur une demande de rançon. Elles ne menacent pas une route maritime particulière mais se concentrent sur les bâtiments entrant ou sortant des ports des pays concernés. Pour les bâtiments en transit, il est donc possible d'éviter la menace par l'éloignement. La France applique néanmoins dans cette zone certaines des dispositions pratiquées en océan Indien. Il s'agit notamment du «*contrôle naval volontaire*» qui permet à la marine nationale de suivre la position des bâtiments marchands dans le golfe de Guinée, de leur communiquer la situation d'ensemble, assortie des recommandations sur le comportement et les manœuvres à adopter. De plus, un bâtiment et un avion de patrouille maritime, déployés dans la zone de l'Afrique de l'Ouest, peuvent intervenir en réponse à certaines exigences particulières de protection. (Mindef 16/02/10)

[1] Institution américaine de recherche privée à but non lucratif

[2] Société de classification maritime britannique

LIVRER LES PIRATES OU LES LIBÉRER ? PUNTLAND OU PAS PUNTLAND ?

Informations recueillies par le CV(H) Jean Fossati

Finalement, les 35 pirates arrêtés par la frégate française Nivôse, en plusieurs fois, dans le cadre de l'opération européenne anti-pirates Atalanta, le premier week-end de mars, devraient tous être remis à des autorités judiciaires. 24 ont ainsi été remis aux autorités du Puntland (région autonome de Somalie), le 13 mars, a confirmé l'Etat-major des armées. Quant aux 11 autres, ils devraient être rapatriés par avion, à partir de Djibouti aux Seychelles (ils devraient y rejoindre les 6 pirates récupérés en flagrant délit par les équipes de protection embarquées sur le Torre Giulia). L'UE ayant signé un accord avec les autorités djiboutiennes permettant l'utilisation des installations nationales pour le transfert vers d'autres pays.

Le Puntland destination favorite de la France

Une livraison sous pavillon national.

L'UE n'a pas d'accord de transfert avec la Somalie ou le Puntland. Et s'y refuse pour l'instant, à la fois pour des raisons juridiques et politiques. Il n'y a pas d'«Etat de droit» somalien, qui réponde aux standards internationaux et l'UE ne veut pas accréditer l'existence des entités autonomes en passant par-dessus «l'autorité» centrale. Mais, pour la France, il s'agit que chaque suspect arrêté ne soit pas relâché mais transféré à une autorité judiciaire. Pour résoudre ce hiatus, on procède à un petit tour de passe-passe. Le navire concerné quitte le pavillon européen et reprend alors, son pavillon national. Officiellement, l'UE ne voit rien et ne décompte pas ces suspects dans le compte des personnes traduites en justice (!!).

Le Puntland a déjà jugé 154 pirates.

Ce n'est pas la première fois que des pirates sont livrés au Puntland par la marine française. L'Inde, l'Egypte, les Etats-Unis ont également choisi cette voie. Selon le gouvernement du Puntland, qui a fait le point sur la question, au 11 mars, «154 pirates ont été condamnés à de longues peines qu'ils purgent dans les pénitenciers. Et 50 attendent leur jugement».

La France libère rarement des suspects.

Ce n'est pas un leurre. Selon mes comptes, sur les 167 pirates arrêtés par un navire français, dans l'Océan indien (toutes opérations confondues, sous pavillon européen ou national), 164 ont été remis à une autorité étatique, soit un taux de poursuite record de 98%. Sur les 164 remis à une autorité : 83 suspects ont été remis au Puntland somalien, 9 aux gardes-côtes somaliens, 29 transférés au Kenya, 28 aux Seychelles (ou en cours de l'être), 15 rapatriés pour être jugés en France.

Ce transfert est-il légal ?

Au point de vue juridique, il existe plusieurs instruments : internationaux (la convention de Montego Bay, celle de Rome), européens (la décision cadre de l'opération Atalanta ainsi que les accords de transfert passés avec le Kenya et les Seychelles) et le droit national (code pénal). Il n'y a pas donc une règle applicable mais plusieurs. Et suivant le point de vue que l'on défende on peut arriver à des conclusions différentes : livraison légale ou non. Je n'entrerai pas dans des querelles byzantines, sur lesquels d'éminents juristes ont sûrement de plus grandes compétences que moi. Mais, d'après mes informations et mon analyse des textes, on peut résumer la situation à quelques points.

En zone internationale (hors eaux territoriales), c'est le droit de l'Etat qui a procédé à la capture de décider du sort de ses suspects, en fonction de son droit national. Il peut ainsi décider de :

1. les juger dans son Etat s'il l'estime nécessaire et que c'est juridiquement possible (en général un rattachement clair et prouvé avec un national) ;
2. les transférer à un autre Etat, par exemple l'Etat d'origine du suspect (selon un principe général, un national peut être jugé par son Etat). Le dispositif en vigueur au sein de l'opération européenne Atalanta ajoute deux autres possibilités de transfert : soit vers un autre Etat membre ou participant à l'opération qui le revendique et a signé une déclaration en ce sens ; soit vers un Etat côtier avec qui l'Union européenne a passé

un accord de transfert (Kenya, Seychelles) si celui-ci l'estime nécessaire et que c'est juridiquement possible. Devant les difficultés avec le Kenya (celui-ci est débordé), l'UE prépare des accords avec d'autres Etats.

Décision logique.

Le transfert au Puntland somalien de suspects somaliens ne me paraît donc pas vraiment illégal. Il semble, même, d'une certaine façon conforme aux règles usuelles. Il paraît logique, en effet, qu'un citoyen soit jugé par les autorités de son «Etat» ou de sa région d'origine. Le fait que, dans cette région, le respect des standards internationaux ne soit pas parfaitement respecté peut effectivement poser problème mais il s'agit d'avantage d'une question morale que juridique (du moins au niveau du droit international, applicable à la piraterie). (Bruxelles 2 (Europe de la Défense) 14/03/10)

11 SUSPECTS TRANSFÉRÉS AUX SEYCHELLES, 6 AUTRES RAPATRIÉS EN SOMALIE ?

(mise à jour avec éléments Paris, juridique, Etat-major des Armées)

Les 11 pirates restant à bord du Nivôse le premier week-end de mars vont bien être transférés aux Seychelles. En revanche, les 6 Somaliens, repêchés des eaux par le thonier français Torre Giulia, seront libérés. Nous en avons eu confirmation aujourd'hui. (Une exclusivité «Bruxelles2»).

11 suspects traduits en justice.

Le ministre Joël Morgan, responsable de la lutte anti-piraterie, a expliqué que bien que les 11 suspects aient été arrêtés en dehors de la zone économique exclusive des Seychelles (de 1,4 millions km²), ils pourront être traduits aux Seychelles car ils sont soupçonnés d'avoir attaqué deux navires battant pavillon de l'archipel. «Ces 11 pirates suspects seront remis à la police des Seychelles pour être jugés. Nous avons l'obligation de les traduire en justice car ils ont été trouvés en possession d'armes de différentes variétés dont nous croyons qu'elles seront suffisantes pour le procès» a-t-il déclaré. Débarqués à Djibouti, ils devraient être amenés aux Seychelles par un avion français d'EUNAVFOR demain (mercredi). Mais «il reste encore quelques points un peu complexes de procédure à résoudre» m'a expliqué un officier d'Atalanta. Difficulté confirmée du côté de l'Etat-major des armées.

NB : les 24 autres suspects interceptés par le Nivôse ont été remis aux autorités du Puntland, samedi.

6 suspects rapatriés en Somalie.

Repêchés des eaux par le thonier français Torre Giulia après une attaque ratée, et mis au sec sous bonne garde des commandos marines embarqués à bord du bateau de pêche, les six Somaliens avaient été débarqués, la semaine dernière, à Port Victoria Seychelles. Ils vont être «rapatriés en Somalie par un avion d'Eunavfor» a précisé Joël Morgan (sans doute le même que celui qui aura amené les 11 suspects). Car «il y a un manque de preuves de leur implication dans une attaque pirates». Cette information m'a été confirmée partiellement par l'Etat-major des armées français qui ne veut pas cependant s'engager sur une date de retour. «Nous étudions de près les suites».

Trois solutions s'offrent maintenant pour une poursuite : le Kenya (peu probable), la France (juridiquement, certains éléments semblent réunis : tentative d'attaque contre un bateau battant pavillon français, en haute mer, arrestation par des militaires français. Mais ce n'est pas évident car il y a une «rupture» dans la poursuite pénale : l'escale aux Seychelles) ou le Puntland, destination favorite des navires français. A défaut de toute solution, il faudra se résoudre à remettre en liberté les pirates. Mais cette hypothèse n'est pas vraiment en cour à Paris. «La France n'a pas pour habitude de libérer des pirates ou des personnes suspectées d'avoir commis des actes de piraterie» explique l'amiral Prazuck, porte-parole de l'Etat-major des Armées.

(*) D'après les engagements pris par les Européens auprès des Seychelles, ce rapatriement par avion est logique. L'UE s'est, en effet, engagée à rapatrier les suspects libérés par les Seychelles pour éviter que cet Etat en subisse les conséquences. (Bruxelles 2 (Europe de la Défense) 16/03/10)

BILAN DES OPÉRATIONS ANTI-PIRATERIE

AU LARGE DE LA SOMALIE

(EUNAVFOR ATALANTA, CTF, OTAN, RUSSIE)

Informations recueillies par le CV(H) Jean Fossati

Ce bilan des arrestations effectuées par les navires de guerre européens et américains (CTF 465 = EUNAVFOR Atalanta, CTF 150 puis CTF-151), russes et indiens au large de la Somalie et du Yémen se veut aussi précis que possible. Il est réalisé, en compilant mes notes et divers articles déjà publiés depuis avril 2008, et d'après la base de données que j'ai mis en place. Il n'a, pour l'instant, pas d'équivalent, chacun évitant de donner des chiffres compilés (certains étant particulièrement désastreux). J'ai ajouté (mai 2009) un bilan par type d'opération ainsi qu'une note «d'efficacité judiciaire» (c'est-à-dire le nombre de suspects traduits devant la justice par rapport au nombre d'arrestations). Ce qui me semble être un des éléments les plus objectifs dans une opération de police (traduction des délinquants en justice). Pour être complet, il faudrait prendre en compte le taux d'évitement (nombre d'attaques évitées). Ce n'est pas encore fait.

I. SYNTHÈSE - ARRESTATIONS, LIBÉRATIONS, REMISE À LA JUSTICE, TUÉS, BLESSÉS

Bilan des forces anti-pirates déployées au large de la Somalie depuis avril 2008 - (mis à jour : 9 janvier 2010 - en cours de mise à jour - 13 mars 2010)

Force	Arrestations encountered (1)	Remis à la justice (libérés) prosecuted (freed) (2)	Suspects non poursuivis recensés (3)	Taux Poursuite Judiciaire (4)	Suspects Tués killed (5)	Suspects Blessés injured	Taux de perte (6)
CTF 150 et 151 (dep. septembre 2008)	78	37	43	5 sur 10	1	0	1%
EUNAVFOR (dep. décembre 2008)	277 *	157 (-9)	27	6 sur 10	1+1?	3+1?	1%
OTAN (dep. novembre 2008)	105 *	14	23	1 sur 10	3	0	3%
Nationale (USA, Russie, Inde, France, Chine, Egypte...) (dep. avril 2008)	142	113 (-11)	50	8 sur 10	27	9	20%
Locale (Somalie, Puntland, Yemen, Seychelles)	136	94 (-4)	21	6 sur 10	7	6	6%
Bilan global	738	415 (-24)	164	5 sur 10	39 + 6 (**)	18	7%

Sources principales : base de données NGV, Eunavfor, Otan, CTF, agences de presse, Ecoterra.

NB : bilan ajusté avec les résultats obtenus au Yémen.

Remarques :

- Arrestations** : par les navires de guerre, croisant le Golfe d'Aden, l'Océan Indien ou en Mer rouge dont certains en flagrant délit (lors de l'attaque) ou sur de fortes suspicions (poursuite, visite à bord et découverte d'armes). Il s'agit là des arrestations avec interrogatoire (souvent à bord du navire de guerre), procédure, puis remise aux autorités judiciaires ou libération. On peut l'assimiler à une garde à vue. Certains sont libérés sur le champ, après destruction des armes trouvées ; le plus souvent, pour manque de preuve patente permettant un jugement ou par absence de tribunal à proximité pouvant les juger ; d'autres remis à la justice (voir 2).
- Remis à la justice** : remis aux autorités judiciaires ou policières, le plus souvent des pays riverains (Yemen, Puntland-Somalie, Kenya, Seychelles). Dans ces chiffres, sont inclus ceux qui ont été rapatriés (France, Pays-Bas, Usa, Espagne) pour jugement. Le chiffre entre parenthèses mentionne le nombre de personnes libérés par la justice.
- Non poursuivis** : à ajouter aux arrestations pour avoir une idée du nombre «d'interpellations» = suspects soit appréhendés mais laissés dans leur bateau sans autre procédure ; soit laissés en fuite alors que les moyens de les arrêter étaient présents. On peut assimiler cette pratique à un simple contrôle d'identité. Ce chiffre est très difficile à estimer et donc très certainement au-dessous de la réalité. Selon une estimation rapide, il serait au moins le double. Selon un bilan dressé par la CTF 151, fin mai 2009, le chiffre de pirates libérés était supérieur à 200 (212 exactement).
- Taux d'efficacité judiciaire** = nombre de suspects remis à la justice rapporté au nombre de suspects arrêtés.
NB : Certains navires participant à des opérations multinationales reprennent leur pavillon national pour «livrer» des pirates à des pays «non conventionnés» ou mener des opérations d'attaque. La statistique pour ce type d'opérations est encore plus aléatoire car certaines données sont difficiles à obtenir (notamment les pirates simplement désarmés).
- Tués** : essentiellement dû à l'action de la marine indienne qui a à son «crédit» 17 tués. Sur le nombre global, 16 semblent être des pêcheurs ou marins tués par «erreur». (**) 6 pirates se sont noyés «tout seuls» après la remise de la rançon pour le Sirius Star.
- Taux de perte** = nombre de suspects tués rapporté au nombre de suspects arrêtés.

III. ARRESTATION ET REMISE À LA JUSTICE : DESTINATION DES PIRATES APPRÉHENDÉS

Elle varie selon les circonstances (zone d'incident - haute mer ou mer territoriale, pavillon du navire attaqué, nationalité du navire de guerre, pavillon de l'opération) et l'ambiance du moment (contexte politique interne, international, volonté politique du pays concerné d'accueillir des pirates, prises d'otage en cours...).

A. * Pirates saisis mais non transférés ou dont la destination n'est pas connue

- 8 suspects arrêtés par l'USS Farragut, le 22 février 2010 (opération : CTF 151)
- 5 suspects arrêtés par la frégate turque Gediz, le 5 mars 2010 (opération : Otan)
- 7 suspects arrêtés par la frégate turque Gemlik, le 7 mars 2010 (opération : Otan)

B. Le transfert en Europe (France, Pays-Bas, Espagne) et aux Usa : solution peu utilisée sauf par la France (3 fois), les Pays-Bas, l'Espagne et les États-Unis.

- 6 pirates arrêtés, à la mi-avril 2008, après la libération du Ponant et des otages (par remise de rançon), lors d'une opération terrestre effectuée par les commandos français, les suspects sont incarcérés à Paris. Les suites judiciaires sont incertaines - les avocats des suspects contestant la période de détention à bord de la frégate française comme arbitraire (opération : nationale).
- 6 pirates arrêtés, dans la nuit du 15 au 16 septembre 2008, par les commandos français après l'attaque du Carré d'As, lors d'une opération en mer effectuée par les commandos français, pour libérer bateau et otages, les suspects sont incarcérés à Paris (opération : nationale).
- 5 pirates arrêtés par le navire danois Absalon, le 2 janvier 2009, après l'attaque d'un porte-conteneur néerlandais, et transférés à la justice néerlandaise, le procureur néerlandais ayant demandé leur extradition (opération : CTF-150).
- 3 pirates arrêtés par la frégate française Floréal, le 10 avril 2009, après l'attaque du voilier de plaisance Tanit (opération : nationale).
- 1 pirate arrêté après l'arraisonnement du Maersk Alabama par la marine US le 8 avril 2009 (opération : nationale).
- 2 pirates arrêtés après la capture d'un thonier espagnol, Alakrana, le 4 octobre 2009 par la frégate espagnole Canarias, transférés en Espagne le 12 octobre sur mandat du juge Garzon. (opération : EUNAVFOR Atalanta)

C. La remise aux autorités du Puntland, du Somaliland ou somaliennes (France) : solution préférée par les marines française et américaine - quand l'accord avec le Kenya n'est pas possible.

- 9 pirates somaliens arrêtés par la marine française le 23 octobre 2008, sur visite de contrôle (opération : nationale).
- 8 pirates somaliens, arrêtés par l'avis français Premier Maître L'Her, le 1er janvier 2009, sur une tentative d'attaque du cargo panaméen S. Vénus (opération : EUNAVFOR Atalanta - nationale).
- 19 pirates somaliens arrêtés, par la frégate française Jean de Vienne, le 4 janvier 2009, après deux tentatives d'attaque, l'une sur le cargo croate Donat, l'autre sur le cargo panaméen Vulturinus (opération : nationale).
- 9 pirates remis aux gardes-côtes somaliens par le Floréal, le 29 janvier 2009, après une tentative d'attaque sur l'African Rubis, navire de commerce sous pavillon maltais (opération : EUNAVFOR - nationale)
- 12 pirates arrêtés par les gardes-côtes du Puntland, le 28 avril 2009 (opération : nationale - Puntland)
- 2 suspects, présumés libres, remis par l'avis français «Commandant Bouan», le 1er juin 2009 après l'attaque du MV Maud et l'intervention de la marine indienne, le 28 mai 2009. Après soins à Djibouti, les 4 blessés ont été remis le 7 juin (opération : nationale / Inde - EUNAVFOR / France).
- 5 suspects, remis par le BCR Somme, le 12 octobre, après l'attaque contre la navire-amiral de l'Alindien (opération : nationale).
- 12 suspects arrêtés par le Floréal au nord ouest des Seychelles remis le 19 novembre (opération : EUNAVFOR)
- 24 suspects arrêtés par le Nivôse, remis le 13 mars. Ils font partie des 35 suspects arrêtés en quatre fois par la frégate française : 22 suspects arrêtés le 5 mars 2010, 2 autres - arrêtés le 6 mars, et 11 suspects - arrêtés le 7 mars 2010 (opération : EUNAVFOR Atalanta).

D. La remise aux autorités du Kenya (Royaume-Uni, États-Unis, EUNAVFOR) : c'est désormais la solution la plus communément choisie par plusieurs États, pour juger les personnes arrêtées dans le cadre de leur action anti-pirates : les États-Unis (accord signé le 16 janvier), le Royaume-Uni, le Canada, ainsi que les États participant à l'opération de l'UE Atalanta qui ont signé un accord avec le Kenya, le 6 mars.

- 8 hommes, arrêtés par le HMS Cumberland, le 11 novembre 2008 (opération : Otan).
- 7 hommes ont été remis par les autorités US, le 5 mars. Ils faisaient partie d'un groupe de 16 pirates appréhendés, coup sur coup, par le navire américain USS Vella Gulf (CG 72) après l'attaque de deux navires de commerce le Polaris, sous pavillon des Îles Marshall, le 11 février 2009, et le MV Premdivya, sous pavillon indien, le 12 février (opération CTF-151). Neuf suspects ont dû être libérés, après leur arrestation, «faute de preuves» pour pouvoir être traduits devant un tribunal kenyan selon les officiels américains.
- 9 pirates ont été appréhendés, le 3 mars 2009, par la frégate allemande Rheinland-Pfalz aidée d'un hélicoptère américain de l'USS Monterey (de la CTF-151). Le parquet de Hambourg a ouvert une enquête (opération EUNAVFOR). Mais, le gouvernement allemand s'est orienté vers une remise aux autorités du Kenya. Les suspects ont ainsi remis à la police kenyane, à Mombasa, le 10 mars 2009.
- 11 pirates appréhendés après l'attaque du MV Safmarine Asia par la frégate française Nivôse, le 15 avril 2009 (opération EUNAVFOR).
- 9 hommes appréhendés par la frégate néerlandaise De Zeven Provincie le 18 avril 2009 (opération : Otan) ont été libérés puis ré-arrêtés aussitôt par les gardes-côtes du Somaliland.
- 11 hommes arrêtés par la frégate française Nivôse le 3 mai en flagrant délit alors qu'ils tentaient d'attaquer... le navire militaire. Et remis - après quelques discussions - aux autorités kenyanes à Mombasa, le 8 mai (opération EUNAVFOR).
- 13 pirates arrêtés successivement par la marine espagnole (opération EUNAVFOR) ont été livrés par le Marques della Ensenada, le 16 mai au Kenya. 7 pirates ont été appréhendés le 6 mai après la tentative d'abordage sur le Nepheli (navire grec sous pavillon panaméen) et 7 autres ont été arrêtés le 7 mai après une tentative sur le Anny Petrakis (cargo maltais). 1 pirate blessé dans l'opération a dû être évacué sur Djibouti. Un juge espagnol a requis le jugement en Espagne. Mais le gouvernement - et le procureur espagnol - pas très chauds pour cette auto-saisine s'y sont opposés.
- 7 pirates arrêtés, mardi 26 mai, par la frégate suédoise après l'attaque d'un navire grec MV Antonis remis le 8 juin 2009, par transfert avion Djibouti - Mombasa (opération : EUNAVFOR).
- 17 suspects appréhendés sur un bateau-mère, le 13 mai, par deux navires de la CTF 151 (le coréen Munmu the Great et l'Américain USS Gettysburg) après l'attaque d'un navire égyptien, le MV Amira; remis le 9 juin 2009 aux autorités kenyanes.
- 9 pirates appréhendés par l'ITS Maestrale, le 22 mai, (force Atalanta) après l'attaque de navires grec Maria K et américain Maersk Virginia, ont été remis au Kenya le 25 juin (opération : EUNAVFOR Atalanta).
- 7 suspects appréhendés par la frégate allemande Karlsruhe le 27 octobre, après l'attaque du thonier breton «Cap saint Vincent» (opération : EUNAVFOR Atalanta).

E. La remise aux autorités des Seychelles (EUNAVFOR, Inde) :

- 9 hommes appréhendés par la frégate espagnole Numancia le 26 avril 2009 (opération EUNAVFOR Atalanta), dans une opération combinée avec les marines française et indienne, après l'attaque du navire de croisière italien MSC Melody, ont été remis directement aux autorités des Seychelles (selon les autorités indiennes), relâchés puis repris par les gardes-côtes des Seychelles (selon EUNAVFOR une «formule» de précaution nécessaire car il n'y a pas - encore - d'accord de livraison directe avec les pirates entre l'UE et les Seychelles).
- 3 hommes arrêtés par les gardes-côtes des Seychelles, le 3 mai 2009.
- 11 hommes arrêtés par le navire Topaz des gardes-côtes des Seychelles, le 10 octobre 2009, relâchés le 11 octobre faute de preuve (opération : Locale / EUNAVFOR Atalanta).
- 10 hommes arrêtés par les gardes-côtes des Seychelles et un navire de l'OTAN dans une opération combinée avec l'appui des avions d'EUNAVFOR Atalanta (opération : Otan / locale).

- 11 pirates arrêtés le 6 décembre au soir au large des Seychelles par une action combinée de la frégate française Floréal et des gardes-côtes seychellois (opération : EUNAVFOR Atalanta / Locale).
- 11 suspects arrêtés par le Nivôse (opération EUNAVFOR). Ils font partie des 35 suspects arrêtés en quatre fois par la frégate française : 22 suspects arrêtés le 5 mars 2010, 2 autres, arrêtés le 6 mars, et 11 suspects, arrêtés le 7 mars 2010 (opération : Eunavfor Atalanta).
- 6 pirates récupérés en flagrant délit par les équipes de protection embarquées sur le thonier français Torre Giulia, le 5 mars 2010, direction : les Seychelles, 1 bateau-mère et 1 skiff coulés (opération : nationale)

F. La remise aux autorités du Yémen (Danemark, Russie, Inde) :

- 8 «pêcheurs-pirates» en détresse, récupérés par le navire danois Absalon, le 4 décembre 2008 (opération : CTF 150)
- 23 «pirates» yéménites et somaliens présumés arrêtés par la marine indienne, le 13 décembre 2008 (opération : nationale). 11 d'entre eux ont été libérés immédiatement comme étant des pêcheurs. - une dizaine de pirates (chiffre à préciser) arrêtés par navire russe Admiral Vinogradov, le 14 janvier 2009 (opération : nationale).
- 10 pirates de nationalité somalienne interceptés par le croiseur lourd russe Piotr Velicki, le 13 février 2009 (opération : nationale).
- 15 pirates arrêtés par les gardes-côtes yéménites, le 26 avril 2009, dans deux opérations consécutives. - 8 suspects arrêtés par les gardes-côtes du Yémen à la mi-novembre, dans le Golfe d'Aden.

G. Les pirates, appréhendés, puis libérés sur le champ :

- 10 pirates somaliens appréhendés par le navire danois Absalon, le 10 septembre 2008, et relâchés sur ordre de Copenhague, les experts gouvernementaux n'étant pas sûrs de pouvoir poursuivre et craignant l'application de la peine de mort s'ils étaient livrés à la Somalie, les armes découvertes ont été jetées à l'eau (opération : CTF 150)
- Plusieurs «pirates» présumés, répartis sur trois bateaux, arrêtés par le navire danois Absalon, le 3 novembre 2008 (opération : CTF 150)
- Plusieurs pirates arrêtés, par le navire danois Absalon, après l'attaque d'un bateau de croisière australien MV Athena, le 1er décembre 2008, puis relâchés le 3 décembre, sur ordre du QG de la coalition à Bahrein, le bateau pirate a été coulé (opération : CTF 150)
- 6 hommes appréhendés, par le navire allemand Karlsruhe, le 25 décembre 2008, relâchés sur ordre de Berlin, les armes ont été neutralisées (opération : EUNAVFOR Atalanta).
- 7 hommes appréhendés par la frégate canadienne Winnipeg, le 18 avril 2009, après une tentative d'attaque sur un pétrolier Front Ardennes et le pétrolier britannique militaire Wave Knight (opération : Otan)
- 29 suspects arrêtés par le navire russe Admiral Panteleev, le 28 avril 2009, remis aux représentations de l'Iran et du Pakistan. Une confusion porte sur la notion de «suspects», ceux-ci pouvant être des «pêcheurs» (opération : Nationale).
- 3 hommes appréhendés par la frégate française Nivôse, le 30 avril 2009 à bord de ce qui semblait être un bateau-mère. Des brassières de sauvetage d'un bateau capturé par les pirates, mais aucune arme à bord. Pas de preuve. (opération EUNAVFOR Atalanta)
- 19 hommes arrêtés par la frégate portugaise Corte Real, le 1er mai 2009, après l'attaque du pétrolier Kition, sur demande des autorités somaliennes selon l'OTAN (opération : Otan)
- 10 pirates arrêtés par la frégate britannique Portland, le 2 juin 2009, avec intervention également d'un avion espagnol de l'opération Atalanta, après attaque d'un navire battant pavillon de St Vincent et Grenadines (opération CTF 151)
- 8 pirates arrêtés par la frégate portugaise Corte Real, le 22 juin 2009, après l'attaque du Maersk Phoenix (opération Otan)
- 7 pirates appréhendés dans une action combinée entre les navires néerlandais et norvégien de l'opération européenne anti-piraterie EUNAVFOR Atalanta et l'avion de patrouille japonais, le 22 août 2009.
- 11 pirates suspects appréhendés par le Bremen près des Seychelles, le 13 octobre 2009 (opération : Eunavfor). - 4 pirates suspects arrêtés par la Louise-Marie, «raccourcis» à terre, le 2 novembre 2009 (opération : Eunavfor).
- Le Karlsruhe arrête 4 suspects qu'il relâche, le 4 novembre (opération : Eunavfor).
- 15 pirates arrêtés par la frégate grecque Adrias, le 18 novembre (Deux groupes pirates neutralisés près des Seychelles)
- 13 suspects arrêtés par la frégate néerlandaise Evertsen (Eunavfor), le 2 décembre, puis libérés au bout de 15 jours de détention et de négociation avec les pays concernés, personne n'en voulant : ni les Pays-Bas, ni les États riverains (L'Evertsen libère 13 pirates faute de pays d'accueil, un bug ?)

H. Pirates laissés en fuite.

- Un bateau-mère détruit par la frégate danoise Absalon, le 2 mars 2010, pirates non poursuivis (opération : Otan)

IV. NB : AUTRES :

- 14 pirates arrêtés successivement les 24 et 30 juillet 2009 par la frégate turque Gediz – qui fait partie d'un des groupements maritimes permanents de l'OTAN, après l'attaque d'un navire marchand turc.

V. BILAN HUMAIN

- 1 preneur d'otage a été tué par les commandos français lors d'une opération de libération des otages du Carré d'as, à la mi-septembre 2008.
- 3 pirates somaliens et/ou yéménites, tués lors d'un accrochage avec les britanniques du HMS Cumberland le 11 novembre 2008.
- 15 pêcheurs, tués dans ce qui ressemble à une «bavure» de la marine indienne, le 18 novembre 2008.
- 6 pirates noyés, après remise de la rançon pour la libération du Sirius Star, le 9 janvier 2009.
- 1 pêcheur tué et 2 blessés, lors de l'attaque du cargo néerlandais Nedlloyd Barentz (groupe Maersk) par une quinzaine de pirates et l'intervention du Admiral Vinogradov, le 13 janvier 2009. Ils étaient dans la zone des tirs russes et auraient été atteints par erreur selon les autorités yéménites. Ce seraient les pirates somaliens qui les auraient blessés, arguent les Russes.
- 2 pirates tués lors de la libération du voilier de plaisance français Tanit le 10 avril 2009 par la marine française (opération : nationale). Un otage décédera également sans qu'on ait pu déterminer de prime abord l'origine du tir (sans doute des commandos marine d'intervention). Sur le Tanit, lire le témoignage de Chloé Lemaçon.
- 3 pirates tués par des tireurs d'élite lors de la libération du capitaine du Maersk Alabama par la marine américaine le 8 avril 2009 (opération : nationale).
- 2 pirates ont été tués et un autre blessé dans un affrontement avec les gardes-côtes yéménites, le 26 avril 2009
- 1 pirate a été blessé lors d'échange de tirs avec l'hélicoptère russe de l'Admiral Panteleev, le 29 avril 2009
- 2 pirates tués et 4 autres blessés après l'intervention d'un hélicoptère indien de l'INS Talwar, le 28 mai 2009 - pris en charge ensuite par une frégate française d'Atalanta.
- 1 pirate blessé lors d'échange de tirs avec la frégate Canarias, le 4 octobre

A signaler également :

- un marin du navire égyptien pris d'assaut par la marine allemande (en décembre) a été grièvement blessé.
- 3 bergers auraient également été tués lors d'une opération terrestre menée en Somalie par les commandos français, à la mi-avril 2008, après la prise du Ponant. (Cette information n'a jamais pu être confirmée. Non décomptés.)

VI. BILAN DES ATTAQUES (SOURCE : BMI / ECOTERRA)

Hausse très nette en 2008 et 2009. Le bilan de la piraterie est régulièrement effectué par le Bureau maritime international (BMI).

- En 2008, le nombre des actes de piraterie dans la région du Golfe d'Aden a explosé (il a été multiplié par trois par rapport à 2007). Selon le BMI, 111 navires ont été attaqués au large de la Somalie (mer rouge et Golfe d'Aden) et 43 détournés. A cela il faut ajouter 17 attaques dans l'Océan indien (Tanzanie, Kenya, Seychelles). Soit 128 attaques dans la zone. L'ONG Ecoterra a recensé 134 incidents (incluant tentatives et attaques avortées) dont 49 ont réussi par une capture du navire.
- En 2009, l'escalade continue. Pour le seul premier trimestre 2009, on recense 114 bateaux attaqués et 29 saisis. Avec un renforcement notable du danger autour des Seychelles et de l'Océan indien : une attaque sur deux ou trois se produit dorénavant dans cette zone. Début octobre, selon Ecoterra, il y avait 173 attaques avec 49 «sea-jackings».

NB : Le nombre de bateaux détenus par les pirates évolue au gré des prises et des négociations de rançons : entre 10 et 20 navires et plus de 200 membres d'équipage en otage durant l'année 2009. Largement moins (4 navires) à la fin de l'été 2009, 8 environ fin octobre 2009 (après la fin de la mousson et la reprise des attaques).

VII. BILAN FINANCIER (SOURCE : ASSUREURS / AGENCES DE PRESSE)

- Le montant cumulé des rançons pourrait atteindre, au total, selon les estimations, entre 30 et 150 millions USD. 80 millions de dollars de rançon ont été versés en 2008, d'après les assureurs.

Bilan de la CTF 151.

Ce bilan est sensiblement différent de celui que je dresse et de celui du BMI. Mais il se recoupe en bonne partie et est complémentaire, au moins sur les pirates libérés et les armes saisies (établi au 28 mai 2009).

Pour la période 26 août 2008 - 28 mai 2009 :

- 443 pirates encountered
- 212 released
- 184 turned over for prosecution
- 8 killed; 39 pending
- 26 pirate vessels destroyed; 12 pirate vessels confiscated
- 189 small arms, 39 RPGs, 80 RPG projectiles confiscated

Attaques pirates (2009) : 115 piracy events. 27 successful attacks, 85 unsuccessful attacks.

Attaques pirates (2008) : 122 piracy events: 0.37 % of overall traffic. 42 successful attacks, 80 unsuccessful attacks.

TRANSPORT DE CONTENEURS EN SÉCURITÉ

NORTH of ENGLAND P&I Club

Traduction libre de MARS 200885 (Mariners' Alerting and Reporting Scheme) par le Cdt J.P. Dalby

Quelques incidents récents de pertes de conteneurs et d'effondrement de piles dans le mauvais temps semblent avoir quatre causes principales.

1. MATÉRIEL DE SAISISSE

Les enquêtes concernant un certain nombre d'incidents font apparaître un point commun qui concerne les pertes ou les effondrements sur les gros porte-conteneurs équipés de twistlocks entièrement automatiques de la dernière génération.

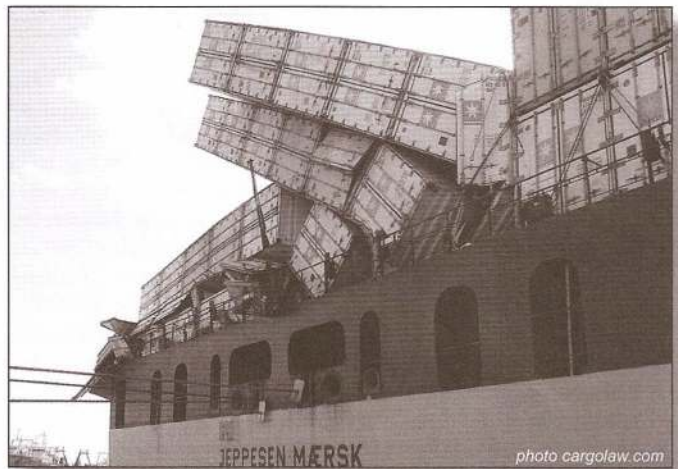
Les opérateurs ont été informés à plusieurs reprises, leur indiquant de bien prendre ces événements en compte. Ils devaient contacter leurs fournisseurs de matériel de saisissage et leurs sociétés de classification afin de prendre les mesures appropriées pour réduire les risques d'accidents.

Parmi les actions proposées : réductions temporaires de la hauteur des piles de conteneurs, révision du routage météo et le remplacement des équipements de saisissage suspects.

2. MANUEL DE SAISISSE

L'explication parfois proposée après un incident est «le saisissage a lâché». Cependant, c'est rarement la cause principale si les conteneurs ont été arrimés et saisis selon les stipulations du manuel de saisissage

Si l'arrimage en terme de poids autorisé pour une pile et les poids individuels en plans sont conformes au manuel ; si le saisissage est



effectué selon le manuel en utilisant uniquement le type d'équipement spécifié ; si la hauteur métacentrique du navire est dans les limites spécifiées dans le manuel – il est alors très peu probable que le saisissage cassera dans des conditions raisonnables y compris dans le mauvais temps.

Ce qui provoque probablement la rupture des saisines est l'arri-

mage de conteneurs lourds, au dessus de conteneurs plus légers, qui dépassent les limites de poids individuel par plan ou l'introduction de grands conteneurs dans une pile contrairement au manuel d'arrimage. Cela peut faire monter le centre de gravité de la pile et entraîner une augmentation de l'angle de saisissage des saisines longues et courtes au-delà des angles limites pour une efficacité maximale.

Considérons une situation où une pile présente une belle erreur d'un lourd au dessus d'un léger, et aussi un grand conteneur (9'6») dans un plan inférieur, mais où le poids limite de la pile n'est pas dépassé. L'ordinateur de planification de chargement du navire peut ne s'en tenir qu'au poids de la pile et ainsi ne pas donner d'alarmes pour prévenir. Cependant un second ou un commandant expérimenté vérifiera la fonction «forces de saisissage», où l'erreur deviendra immédiatement évidente. Sur l'écran d'indication des poids de pile ou le plan de baie, le seul indice indiquant la présence d'un grand conteneur pourra être les lettres HC (High-cube) au lieu peut-être de DC (dry container 8'6»).

Les compagnies et les marins devraient alors vérifier si leur logiciel de planification de chargement intègre la capacité de vérifier les effets d'arrimage de grand conteneurs.

3. DÉCLARATIONS INCORRECTES DU POIDS DES CONTENEURS

L'examen de conteneurs restant à bord après effondrement montre que les conteneurs pesaient plus que le poids déclaré, il est possible que des conteneurs tombés à l'eau ait été en surcharge.

Sur le plan opérationnel les conteneurs plus lourds que déclarés sont un problème difficile à résoudre. Les poids sont déclarés par le chargeur généralement de bonne foi et les petites erreurs de surpoids peuvent ne pas être détectables. Les grosses sous-déclarations peuvent se voir lors de la manutention des conteneurs par les équipements mobiles ou les portiques équipés de jauges de contraintes, à condition bien sûr que ceux qui sont concernés par la manutention à terre aient une idée d'une potentielle déclaration frauduleuse.

Du point de vue opérationnel le problème est peut-être plus du ressort de l'organisation à terre du transporteur qui peut envoyer des représentants pour observer des chargeurs suspects remplissant à bloc des conteneurs, ou sur le plan commercial, identifier des chargeurs, à partir du manifeste, qui ne sont pas des clients connus ou qui ont été repérés auparavant pour de fausses déclarations.

4. CONTOURNEMENT DU MAUVAIS TEMPS

Les marins expérimentés préfèrent anticiper le mauvais temps et modifier le planning de voyage pour l'éviter. Malheureusement, certains navires ne mettent à la cape que lorsqu'ils constatent qu'ils ne peuvent plus avancer, même si le mauvais temps avait été annoncé. Le navire est alors soumis à des fatigues, les risques de voir la cargaison être endommagée ou passer par-dessus bord sont accrus, et il n'y a aucun gain de temps par rapport au navire qui a anticipé le mauvais temps.

Avec l'allongement des prévisions et de leur précision maintenant disponibles, avec le routage météo à partir de terre ou du bord, avec les ordinateurs embarqués, il devrait être possible, pour les marins, d'anticiper et d'éviter le gros temps, y compris de prévoir dans le planning de voyage des possibilités pour une route avec des hauteurs limite de houle ou d'entrer des paramètres pour faire une route afin de réduire les dommages au minimum.

Note : Outre ce qui est indiqué ci-dessus, les équipages de porte-conteneurs devraient vérifier, autant que faire se peut, que chaque conteneur qui est chargé à la base de chaque pile, particulièrement ceux des extrémités et en abord sont exempts de défauts physiques tels que coin moulé fendillé, montant ou raidisseur tordus etc. Dans du gros mauvais temps ces éléments sont soumis à des accélérations créant des forces qui peuvent, dans des cas extrêmes, dépasser la résistance de la boîte et provoquer un effondrement de la pile. Les commandants et les gestionnaires de terre devraient aussi assimiler le phénomène de roulis paramétrique et prendre des actions préventives.

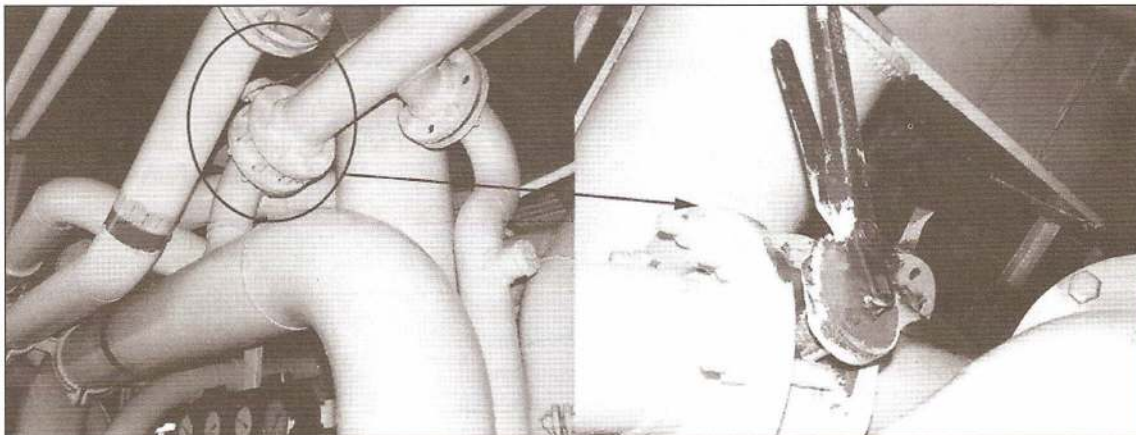
DU LAISSER-ALLER QUI MÈNE AU BLACK-OUT ET À L'ÉCHOUEMENT

Traduction libre par le Cdt J.P. DALBY du MAIB Safety Digest 3/2009

Les faits :

Un Ro-Ro avait passé un week-end tranquille à un poste d'attente. Durant l'escale, les deux groupes électrogènes avaient été permutés pour effectuer de petites réparations d'entretien courant. Les groupes étaient considérés comme très fiables. La température de l'eau douce de re-

froidissement avait été stabilisée à 82°C et les autres paramètres étaient également constants. Habituellement, lorsque le navire était au port, le circuit d'eau douce de réfrigération du groupe était refroidi par l'eau de mer fournie par la pompe de circulation de port, et lorsque le navire était en route, l'eau de mer était fournie par l'une des deux pompes de service général et par l'intermédiaire d'une vanne peu accessible.



Les circuits furent redispés lorsque la température du moteur principal atteignit 60°C. A ce moment, une des pompes de service général fut mise en route, et la pompe de circulation de port arrêtée.

Alors que les groupes électriques fonctionnaient bien, il n'en était pas de même pour les relations entre le chef-mécanicien et son équipage machine, tous de nationalité différente. De ces relations quelque peu tendues, il résultait qu'il n'était pas toujours informé des déficiences, et il n'était pas informé des problèmes du groupe électrogène de secours lorsqu'il était mis en position de «démarrage automatique».

Vers 17H30 le dimanche après-midi, le 3ème mécanicien commença à préparer la machine pour changer de poste à 18H00, depuis le poste d'attente jusqu'au poste de ferry. A 17H45, il avertit le chef mécanicien que la machine devait être «paré à manœuvrer» pour 18H00. Le chef considéra que cette manœuvre était une manœuvre de routine sans grande importance, et informa qu'il restait dans son bureau mais qu'il fallait le prévenir de tout problème pouvant survenir. Peu après, vers 17H50, le Second-mécanicien prit la relève de quart au milieu de la période critique de préparation pour le déhalage. Après avoir terminé les essais de barre, de l'hélice à pas variable et des communications, le commandant se mit au pupitre de commande de l'aileron bâbord et le navire appareilla à 18H09. Il avait effectué ce mouvement à de nombreuses reprises, et lui aussi, considérait cela comme une opération de routine, ne nécessitant que sa seule présence sur la passerelle.

Entre temps, le second-mécanicien avait terminé ses préparatifs. Il redispésa les circuits de manière à ce qu'une pompe de circulation principale alimente les circuits de réfrigération. Il était seul dans la machine durant cette période très active et termina les préparatifs sans vérifier régulièrement la check-list de départ. Peu de temps après, vers 18H08, le groupe bâbord sortit une alarme de température d'eau douce de réfrigération. Alors que le second mécanicien allait voir ce qui se passait, d'autres alarmes sortirent. Le second-mécanicien ne signala pas l'alarme de température au chef-mécanicien ni au commandant. Pendant ce temps, le navire commença à quitter le poste et à culer. A 18H11 le groupe bâbord déclencha par température haute de l'eau douce de refroidissement, suivi presque aussitôt par le déclenchement du groupe tribord, aussi par température haute de l'eau douce de réfrigération.

Ayant ainsi perdu toute puissance électrique, l'hélice à pas variable passa à la position prévue par défaut, arrière toute en cas de perte d'alimentation hydraulique, et le navire continua en arrière puis s'échoua vers 18H13, endommageant sérieusement les deux mâches de gouvernail. Il est à noter que personne à bord n'était au courant de la position par défaut de l'hélice à pas variable.

Sitôt arrivés au PC Machine le Chef et le 3ème mécanicien stopèrent le moteur principal sans l'accord de la passerelle, et sans savoir quelle était la position du navire. La situation dans la machine était chaotique, le chef essayait d'imposer son autorité, mais les mécaniciens parlaient dans leur propre langue et ne communiquaient pas avec lui. La situation fut exacerbée par le manque de lumière car le groupe de secours n'avait pas démarré. Ce n'est qu'au bout de 15 minutes que le groupe de secours fut démarré en «manuel» et il fallut encore 10 minutes pour que la température de l'eau douce ait baissé suffisamment pour permettre le redémarrage des groupes et réalimenter le bord.

Pendant ce temps le capitaine communiquait avec la machine par l'intermédiaire du Second-capitaine. Il avait opté pour cette solution, car au début de l'incident, il ne disposait que du téléphone auto-générateur, auquel personne ne répondait, et qui était sur la passerelle, loin du poste de commande de l'aileron bâbord. La longueur de la chaîne de communication amena à la confusion, et au redémarrage de la machine sans l'accord du commandant.

A 19H45, le capitaine demanda le démarrage du moteur principal tribord. Juste avant 20H00, les remorqueurs arrivèrent pour aider le navire à revenir au poste d'attente.

Les leçons :

L'enquête a conclu que la température haute de l'eau douce des groupes était due au fait que la vanne d'alimentation d'eau de mer de réfrigération n'avait pas été correctement ouverte lors de la reconfiguration des circuits pendant les préparatifs d'appareillage. L'utilisation à minima de la check-list d'appareillage est très probablement la cause de cette omission.

Le déhalage du poste d'attente au poste ferry était considéré comme une opération peu importante par la passerelle et la machine. Cependant, c'était le moment où, par certains côtés, le navire était le plus en danger. L'état de la machine avait changé, des systèmes avaient été redispésés, les demandes de puissance étaient variables et le navire était dans des eaux particulièrement resserrées. En dépit de ces facteurs, les risques n'avaient pas été évalués et le laisser-aller a conduit à un niveau de gestion de personnel inacceptable, tant sur la passerelle que dans la machine. Cela s'est traduit par un manque de soutien pour faire face à l'accident qui se développa.

On peut tirer les leçons suivantes de cet accident :

1. Il est judicieux que les niveaux de personnel minimum, tels qu'identifiés dans les évaluations des risques, soient indiqués dans le Système de Gestion de la Sécurité («Safety Management System») et dans les ordres permanents du Capitaine et du Chef-Mécanicien. Cela devrait inclure le changement de poste à quai.
2. Encourager l'utilisation systématique des check-lists. Il est trop facile de penser que du personnel expérimenté peut préparer des systèmes uniquement de mémoire. Durant les périodes d'activité intense, des étapes importantes peuvent être omises, et cela peut conduire à des avaries.
3. Envisager des changements de quart échelonnés pour éviter des passages de suite quand on est en cours d'opérations critiques, comme la préparation de la machine pour l'appareillage, ou l'arrêt pour activités portuaires.
4. S'assurer que le personnel clé est au fait des positions par défaut des appareils machine dans le cas d'une perte de puissance électrique ou hydraulique. Pour les hélices à pas variable, la position par défaut peut être «arrière toute», «avant toute» ou «pas demandé». Il est prudent d'indiquer ces informations aux différents postes de commande.
5. L'armement ou le gestionnaire devrait tenir compte des problèmes potentiels de culture et de personnalité et devrait être préparé à conseiller et guider les officiers, quand cela est nécessaire, lors des visites à bord.
6. La position de la vanne d'alimentation en eau de mer des générateurs rendait son utilisation difficile. Si elle s'était trouvée dans un endroit plus visible et plus accessible, le second-mécanicien aurait peut-être vu qu'elle n'était pas bien disposée ouverte.
7. Réparer les défauts dès que possible. Dans le cas présent, l'absence d'éclairage, due au non-démarrage du groupe de secours, a provoqué de la confusion, de l'anxiété et des retards pour trouver l'origine des problèmes et leur résolution.
8. Lors de black-out ou d'avaries, il est indispensable qu'il y ait des communications directes efficaces entre la passerelle et la machine. Ceci permet d'éviter le risque de mauvaise information amenant la confusion, ce qui est souvent le cas lorsqu'il y a des étapes supplémentaires introduites dans la chaîne de communication.

RECUEILLIES PAR LE CDT PH. SUSSAC

4 Février 2010.

Qu'y a-t-il dans la boîte ?

Alors que nous sommes près du 3ème anniversaire de l'accident du MSC Napoli, il est clair que le contenu des containers demeure assez mystérieux. Cet accident a été le premier qui a permis à des enquêteurs de regarder «dans la boîte», ce qui a confirmé ce que bien des gens pensaient: de très fréquentes différences entre le contenu déclaré et ce qui est réellement transporté, particulièrement pour le poids. Un autre incident est survenu il y a quelques semaines sur l'Annabella quand une pile s'est écroulée, montrant ainsi de nouvelles irrégularités. Cette fois un logiciel ne pouvait prendre en compte des boîtes non «standards».

Sous l'impulsion de l'OMI, les professionnels ont initié des actions avec l'ICS et le WSC (World Shipping Council), publiant des instructions pour les chargeurs au sujet de l'emballage, l'étiquetage et le poids des marchandises en containers. Mais une multitude d'anecdotes montrent que le problème persiste, et que beaucoup de chargeurs ignorent les conséquences importantes d'une mauvaise information sur ce qui est chargé, que ce soit au sujet de marchandises dangereuses non déclarées, surcharges, ou bien d'autres erreurs, comme une marchandise mal arrimée. Cependant, la partie marchandise n'est pas toujours totalement responsable, comme le montre l'incident récent, sur le Husky Racer, navire affrété Maersk. Selon une enquête, le poids indiqué tardivement par le chargeur n'avait pas été corrigé à cause d'un défaut de logiciel qui avait fait apparaître les containers comme vides.

La sécurité est gravement engagée quand le contenu et le poids d'un container sont inexacts, et les professionnels risquent d'être impliqués et peut-être soumis à des obligations contraignantes si rien de plus n'est fait pour avoir une information parfaitement exacte.

Expliquer pourquoi une information exacte est essentielle est un début, mais passer ce message à tous les intervenants dans un marché aussi étendu est presque impossible. Alors la charge en revient aux armateurs et terminaux en s'assurant que les procédures peuvent d'une façon ou d'une autre détecter les anomalies avant qu'il soit trop tard.

Les ports ne veulent pas voir les fausses déclarations de marchandises.

D'après un article de J. Porter.

Les opérateurs des terminaux «ignorent» fréquemment le surpoids des containers plutôt que d'obéir à des règles qui pourraient retarder la manutention. Cette plainte vient de professionnels et d'experts de la sécurité qui luttent pour éviter les accidents dus à des déclarations de poids inexacts.

Dans certains pays, les terminaux sont tenus par la loi de stopper et faire les corrections si un container en surpoids est manipulé. Au lieu de cela, des exploitants peuvent être tentés de passer outre la sécurité. Bien des professionnels confirment que c'est un réel problème.

Les conséquences possibles sont très importantes, en termes de service commercial. Des chargeurs peuvent avoir de la marchandise non chargée parce que le navire arrive «aux marques», et en termes de sécurité, un container en surpoids placé dans une pile peut endommager les autres ou faire s'écrouler la pile. Bien des causes d'accidents peuvent être directement attribuées à de mauvaises déclarations de poids ou de contenu. Dans les débats en cours, certains indiquent que le port est le mieux placé pour vérifier le poids, d'autres pensent que c'est inapplicable, disant que bien des petits ports n'ont pas l'équipement ni la motivation nécessaires pour peser tous les containers, et il y a ceux qui disent que ce serait un désavantage concurrentiel. Bien des experts indiquent que même dans les ports bien équipés, on passe outre ces considérations de sécurité plutôt que de perdre du temps et de l'argent quand un surpoids est détecté, alors que le terminal est certainement le mieux placé pour faire ces vérifications. Le problème se complique lorsque les portiques manipulent les containers par deux, pratique de plus en plus fréquente.

Bien des chargeurs ne comprendront jamais pourquoi ils devraient faire plus, quand les transitaires acceptent leurs déclarations sans aucune vérification.

Des armateurs comme Maersk cherchent à avoir des logiciels permettant de déceler les différences de poids.

La «Justice» et les Bananes.

D'après un article de N. Lowry.

Quand, le premier week-end de cette année, de très grandes quantités de cocaïne ont été trouvées dans des bananes déjà dans les rayons de supermarchés Lidl à Madrid, la police a très vite absous la chaîne de manutention du supermarché de toute faute et l'a remercié publiquement pour son aide. Il était évident que l'organisation d'une opération criminelle, avec des bananes chargées en Équateur pour Sagunto, avait mal fonctionné. Mais, quand des découvertes semblables sont faites à bord d'un navire ou dès le déchargement, cette simple logique est totalement ignorée.

Cela a été le cas du Coral Sea, en 2007-2008, pour le traitement infligé à trois marins par la Grèce, nation supposée «maritime», après découverte de 51 kgs de cocaïne dans deux cartons de bananes après déchargement, à Aegion en Juillet 2007. Alors que ceux qui suivaient le cas étaient convaincus de l'innocence de ces trois marins, la profession n'a pas vraiment réagi avec ensemble, semblant être «gênée» par un cas de drogue, par rapport au cas du Hebei Spirit où une pollution était due à des causes extérieures au navire.

Ces trois marins, capitaine croate, second lituanien et maître d'équipage philippin, ont été emprisonnés en quartier de haute sécurité pendant plus d'un an. Tous les témoins croyaient à l'innocence des marins. Ils ont expliqué le processus de manutention, et indiqué que ce lot de bananes avait changé de destination en cours de

voyage...Le seul qui n'ait pas totalement déchargé les marins a été le Cdt de port de Aegion qui déclare: «Je ne peux pas savoir si l'équipage était au courant»... Etc... Un détective mandaté par les chargeurs a déclaré que les fautifs ayant chargé la drogue avaient déjà été identifiés en Équateur...Malgré cela, le capitaine Laptalo a été déclaré coupable, en juillet 2008, d'avoir sciemment transporté et importé des stupéfiants. Les deux autres ont été relaxés malgré que des membres du tribunal aient voté pour leur incarcération, ils ont été expulsés de Grèce parce que leur visa de marin avait expiré. Le capitaine a encore été détenu cinq mois, puis une cour d'appel l'a libéré. Peu après, dans un geste de solidarité, il a reçu le «Man of the Sea Award» pour 2008 aux Lloyd's List Greek Shipping Awards.

Et maintenant:

Le capt Laptalo, vit à Dubrovnik. Plusieurs causes l'ont empêché de repartir. Il a fallu huit mois supplémentaires pour que son cas soit effacé des fichiers informatiques (temps pendant lequel, entre autre, il était interdit aux USA), il a subi un traitement médical après sa détention en haute sécurité, détention qui a aggravé les suites d'une chute, l'année précédente, où il avait eu un bras cassé. L'automne dernier, un arrangement a été trouvé avec sa compagnie et il s'est arrêté de naviguer, de nombreuses compagnies n'ayant pas répondu à ses demandes d'embarquement. «Il semble que je ne sois plus le «Man of the Sea», signe que je compare quelque peu à une médaille dorée donnée à un vieux concierge en attendant qu'il se retire» a-t-il dit avec amertume.

Le Second K. Metelev, ne s'est jamais remis de sa détention, durant laquelle il a été psychologiquement malade; refusant de manger, assis avec une couverture sur sa tête, n'ayant jamais accepté sa détention. Après sa relaxe, avec l'aide de sa compagnie, il a été hospitalisé, puis est rentré chez lui. Mais de multiples problèmes de santé, en grande partie dus à son temps en prison, l'ont fait hospitaliser. Il est mort à Klaipeda, en Janvier dernier (2009), âgé de 35 ans.

Le Maître d'équipage N. Garcia, âgé de 40 ans selon les documents judiciaires, est retourné naviguer et est toujours employé par la même agence.

Le directeur de la compagnie K. Braggs a déclaré que ces 18 mois avaient été stressants, avaient coûté de l'argent, mais que le coût humain était sûrement le plus grave. Longtemps après que le navire saisi ait été libéré, la compagnie n'a plus fait escale en Grèce, déclarant le pays «non sûr» pour les marins. La compagnie Bonita Bananas a dû transporter ses bananes par camions d'Italie en Grèce. Le service a finalement repris normalement ce printemps.

La compagnie fait remarquer que contrairement à d'autres pays, ses contacts avec les autorités grecques, en vue d'une meilleure coopération pour lutter contre les trafics venant d'Amérique du Sud, n'ont jamais eu aucune réponse.

Il n'y a malheureusement pas seulement que pour les pollutions qu'il y a des différences de traitement entre les marins et tous les autres.

Des pirates somaliens demandent protection.

D'après un article de D. Osler.

L'équipe de pirates qui avait pris le Maran Centaurus en a été réduite à demander la protection de la Navfor, car elle a été menacée par une équipe rivale juste avant la libération du navire VLCC, au moment de la remise de la rançon. La requête a été repoussée selon un porte parole de la Navfor: «Ce n'est pas quelque chose que nous ferions». La Maran Centaurus avait été capturé en novembre dernier par une équipe venant du Puntland, région Nord de la Somalie. Puis le navire avait été conduit dans le Sud, avec semble-t-il promesse de paiement d'une part de rançon aux équipes locales. Au moment de la remise de la rançon (montant record de 6 MUSD), au cours de la dispute, l'équipe Nord en est venue à menacer de faire sauter le pétrolier, et a demandé l'aide de la Navfor. Les dirigeants des deux équipes de pirates ont dû intervenir, craignant de tout perdre. Une fois la rançon remise, l'équipe Nord, après avoir payé 400000 USD aux locaux a quitté le navire. Les tirs ont continué, causant des morts.

Il y a des informations selon lesquelles de l'armement lourd aurait été utilisé, armes venant sans doute du Ro-ro Ukrainien Faina qui avait été capturé il y a deux ans.

D'autres articles font état d'un total de 8 MUSD payés, la différence (env. 2 MUSD) étant principalement des commissions aux intermédiaires.

Certains demandent l'usage d'armes létales contre les pirates.

D'après un article de M. Wiese Bockmann.

De plus en plus d'avis sont exprimés pour que la force navale utilise des armes létales contre les pirates somaliens, pour couler leurs bateaux et les attaquer sur leurs bases terrestres quand ils reviennent avec des rançons. S. Gopalan, chef du département juridique de la National University of Ireland, a dit que tuer les pirates était le seul moyen pour effectivement lutter contre la piraterie dans le golfe d'Aden, qui a coûté à la profession entre 10 et 16 B USD; il indique que cette méthode transférerait les enjeux à la Somalie, qui devrait faire des propositions si elle ne veut pas que ses citoyens soient tués. «Je ne suggère pas que tuer les pirates soit la solution en toutes circonstances, mais je pense que, dans la situation actuelle, c'est à peu près le seul moyen de progresser; s'il y a une alternative, elle pourrait être une autre option».

Les pirates somaliens détiennent 10 navires avec 238 membres d'équipage. Plus de 210 navires ont été attaqués en 2009 et 43 capturés. De nombreuses marines militaires prennent et relâchent les pirates. Très récemment, un navire de guerre néerlandais a renvoyé à terre 13 pirates après leur avoir fourni eau et vivres; cependant quelques pirates pris par les britanniques ont été envoyés au Kenya pour poursuites.

Le professeur Gopalan fait remarquer qu'une résolution ONU de décembre 2008, autorise l'usage de la force létale contre la piraterie, et les militaires doivent savoir que rien n'arriverait s'il existait une réponse coordonnée. Ces avis ont été approuvés par un armateur ayant eu un navire piraté, qui commente: «Les militaires savaient où était le navire et le voyaient, Mais ils sont restés assis à regarder, même quand des messages transmis -en secret- par le capitaine ont montré les mauvaises conditions dans lesquelles ils étaient. Ils ont regardé prendre la rançon et sont partis».

Par ailleurs, un bruit selon lequel les pirates auraient donné 400000 USD à l'équipage du le Maran Centaurus a été fortement démenti. Le navire doit faire escale en Afrique du Sud.

L'ONU demande que davantage d'États poursuivent les pirates somaliens.

D'après un article de D. Osler

Selon un communiqué officiel à la suite d'une session du groupe de contact de l'ONU en Somalie: Davantage d'États doivent être prêts à poursuivre les pirates. Les termes utilisés sont «choisis», mais désignent sans ambiguïté les pays, dont la Grande Bretagne, qui ont fréquemment permis aux pirates, même à ceux pris avec du «sang sur les mains», de retourner à leurs affaires avec seulement un avertissement.

Le communiqué déclare qu'il y a un réel besoin de mettre fin à l'impunité des pirates, leur poursuite effective est un élément essentiel de la lutte pour le succès des

efforts internationaux au large de la Somalie. Le groupe de contact insiste sur le besoin urgent pour tous les États et organisations de s'occuper des règles et procédures afin de poursuivre les suspects et sur le nécessaire partage du «travail» y compris régional.

Impact de la piraterie sur les marins : étude.

D'après un article de K. Wallis

Un groupe d'organisations US lance un projet de recherche sur les effets de la piraterie sur les marins. L'initiative revient au Seamen's Church Institute avec la New York's Mount Sinai School of Medicine et le New York Psychoanalytic Institute. Les intervenants souhaitent avoir des contacts avec des marins qui ont été otages, qui ont été sur des navires attaqués ou même ceux qui ont navigué dans les eaux du golfe d'Aden. En effet, jusqu'à présent, personne n'a parlé de ce que devenaient les marins impliqués. Traumatisme? Apte à continuer? Où peuvent-ils aller s'ils ont besoin d'une aide ?

Il est indiqué que l'OMI soutient cette initiative. Il a été établi un questionnaire de quelques pages pour servir de base à une interview plus détaillée pour ceux qui voudront y participer. L'éventuel soutien des familles d'otages sera abordé, il semble que bien des marins kidnappés se font plus de souci pour l'effet produit sur leurs proches que pour leur propre sort.

Curieux !: Cosco Busan, suite.

D'après un article de R. Joshi.

Le Cosco Busan, en novembre 2007, a heurté, par brume, une pile d'Oakland bridge occasionnant une pollution. Le pilote a été mis en cause (pour différentes fautes) et condamné à 10 mois de prison.

La Continental Insurance réclame à l'armateur les frais engagés pour défendre le pilote (315000 USD). Il y a, en fait, conflit entre une loi californienne et une loi fédérale. La loi californienne prévoit que «un navire, ou son armateur, doit avoir une assurance pour les fautes du pilote, ou bien le défendre, indemniser et «hold harmless» le pilote si un accident arrive à cause de sa négligence». Des juristes soutenaient que la loi fédérale, contraire, est supérieure à la loi d'État. Un tribunal indique que, dans ce cas particulier, la loi fédérale n'annule pas la loi de l'État. Cette conclusion s'appuie sur le fait qu'il est bien entendu que le pilotage dans les eaux US est réglé au stade de l'État, et ainsi les lois fédérales, y compris le Oil Pollution Act de 1990, ne s'imposent pas si elles sont contraires à la loi de l'État pour ce qui concerne le pilote.

Des membres de l'UE s'opposent au plan sur les émissions de gaz.

D'après un article de J. Stares

Une proposition pour un texte unitaire de l'UE à une réunion de l'OMI sur les émissions de gaz à effet de serre a été annulée par des oppositions surprises. Un groupe d'états dont la Grande Bretagne, le Danemark et la Grèce (et aussi l'Allemagne, Chypre et Malte) ont refusé une position unitaire à la prochaine réunion du MEPC.

Ce refus a été une surprise pour la Commission; alors que le projet était finalisé par le directeur général pour les transports. Un officiel déclare: «C'était simplement un collationnement de ce qui avait déjà été fait, librement disponible sur des sites Web. Comment pourrions-nous progresser dans le changement climatique si nous ne pouvons pas être d'accord sur cela?». La Commission ne cachait pas son intention de présenter ce texte en son nom propre, ce qui a provoqué ces refus. Les États, particulièrement ceux avec une flotte importante, veulent conserver une présentation en nom propre.

Lors de la réunion du groupe de travail du Conseil Européen sur le shipping, les états «en refus» ont obtenu la minorité de blocage. La proposition est rejetée.

Les propositions pour prochain MEPC seront discutées au niveau des ambassadeurs.

Poids des containers.

D'après un article de J. Stares

ACL fait part de son mécontentement au sujet des clandestins. D'après un article de J. Porter, ACL va installer des cabines prison à bord de ses navires, ceci à cause d'incidents au cours desquels des équipages ont dû faire face à des menaces et violences. Cela avec une formation des équipages sur la façon de gérer une confrontation violente. Les navigants sont victimes du fait que les gouvernements Européens et la police tournent le dos au problème.

La question n'est pas nouvelle, mais elle s'aggrave, selon M. Abbott, directeur exécutif ACL: «Quand les gouvernements Européens prendront-ils en compte sérieusement la question?... Si l'histoire se répète, c'est probable, nos gouvernements rechercheront un responsable ou bien formeront un comité afin de faire une étude sur la question».

Ces commentaires viennent après un manque d'intérêt des autorités pour une affaire de clandestins refusés dans des ports Européens, embarqués en Suède, finalement autorisés à retourner en Suède. Le transfert sur un autre navire a dû être fait sous la menace d'armes de la police, suite à des agressions. «Personne n'a été inquiété» a dit M. Abbott, sauf le capitaine qui a refusé d'appareiller sans gardes supplémentaires. Il a été accusé de manque de coopération et d'infraction à la loi internationale sur le traitement des clandestins. Une intervention du ministre suédois des affaires étrangères a pu débloquent la situation (il y a eu 6 gardes armés embarqués). M. Abbott presse les gouvernements d'être plus stricts, et de traiter les clandestins comme des délinquants ou criminels: «Les Européens ne découragent pas ces pratiques par des punitions quelconques. Et ainsi cela continue encore et encore». ACL s'estime particulièrement visé à cause d'escales au Canada, où ces hommes sont traités avec indulgence, et se plaint que les terminaux Ro-ro ne sont pas très bien gardés.

Doit-on rappeler qu'en France, certains demandent qu'une détention à bord soit interdite, sauf avis favorable d'un procureur. Cela rendrait une situation déjà bien difficile, complètement ingérable.

Application de la convention ILO.

D'après un article de S. Matthews.

L'International Maritime Employer's Committee (IMEC) fait part de sa grave préoccupation pour le manque flagrant de préparation de bien des états en vue de l'application de la convention sur le travail maritime (MLC) de l'ILO (International Labour Organisation).

L'IMEC déclare: «La convention a des implications importantes pour les armateurs, agences et marins. Les états doivent adapter leur législation, mais quelques uns, dont des pays majeurs, ne se préparent même pas à le faire». Ajoutant être aussi préoccupé par les inspections (pavillon et port) parce que ces inspections MLC sont totalement différentes des visites sécurité ou techniques. «Les administrations doivent agir pour former des inspecteurs adéquats. Le temps presse, et je ne pense pas que la profession soit prête».

La MLC pourrait entrer en vigueur dès l'an prochain. Des administrations ont fait état de lacunes graves dans les instructions lors de pre-inspections. Une autre source de confusion semble être le fait que la MLC vient de l'ILO et non de l'OMI. M. Heimann, secrétaire général IMEC déclare qu'il y a risque que tout le processus ne serve à rien.



3 Mars 2010

Navire affrété par l'EMSA.

D'après un article de D. Osler.

Une protestation du syndicat Nautilus indique que l'EMSA (European Maritime Safety Agency) a affrété un pétrolier (le Sara) qui a plusieurs fois enfreint les règles sur la pollution et sur la sécurité. De plus ce navire n'emploie pas de marins de l'UE. Le Sara, 6608 tpl, construction 1950, pavillon maltais, équipage russe, est prévu entrer cette année en service opérationnel sous contrat de l'UE, contrat prévu après les accidents de l'Erika et du Prestige en vue de lutter contre les pollutions. Le navire sera basé à Portland, GB, pour couvrir la Manche et le proche Atlantique.

Les archives des PSC indiquent que de nombreuses déficiences ont été découvertes sur le navire depuis 2004, y compris vis-à-vis de Marpol, bien qu'il n'y ait jamais eu détention. Par exemple, Le Havre, 30 octobre 2008, huit défauts y compris épuisement, tuyautages et rejets, avec des arrangements sur les alarmes du séparateur d'eaux mazoutées. Des défauts au regard de Marpol ont été également signalés à Zeebrugge le 18 avril 2006, Hunterston le 20 juillet 2006, Zeebrugge 24 janvier 2008. Des défauts de structure, équipement incendie, code ISM, équipement de navigation et radio ont été signalés.

Le secrétaire général de Nautilus écrit à l'EMSA: «... Nous sommes tout à fait désappointés de voir l'EMSA affréter un (vieux) navire pavillon de complaisance avec un tel historique des PSC, et de plus avec un équipage non UE, navigant dans des conditions qui ne sont pas celles de l'agrément de l'ITF».

A ce jour, l'EMSA n'a pas commenté, de même que l'exploitant du Sara (Aegean Bunkers at Sea, Anvers) qui n'a pu contacter le service technique (indiqué comme seul compétent en la matière).



Des témoins crédibles sont nécessaires à des procès normaux.

D'après un article de M. Grey

Il y a de quoi être en colère à voir la façon dont les pirates somaliens semblent pratiquer leur activité sans qu'ils finissent par se balancer à une vergue – destin des pirates en un temps plus ancien et plus simple. La vérité est que les forces navales sont efficaces dans leur rôle de protection et prévention. Les navires suivant leurs recommandations semblent faire des traversées sûres, mais les malfaisants sont toujours à l'œuvre dans l'Océan Indien.

Nous sommes encore plus en colère quand nous entendons que les pirates ont été ravitaillés (combustible et vivres) par des navires de guerre les ayant arrêtés, et, même pris en flagrant délit, ils les ont, pratiquement, ramenés chez eux, où ils peuvent se réarmer et se rééquiper pour d'autres expéditions.

Pourquoi ces menaces sur le trafic maritime ne sont pas soumises à une justice à l'ancienne?

En effet, il y a plus de 100 suspects détenus au Kenya. Le gouvernement doit les poursuivre après des pressions internationales. C'est une situation nouvelle, impliquant la souveraineté, les responsabilités et les procédures applicables en haute mer. On espère que tout cela aboutira. Il y a 12 cas qui devraient passer au tribunal, mais le Kenya est un pays où il est requis une preuve verbale avec confrontation, et la présence effective de témoins est indispensable. Où sont les témoins? Ils peuvent être des militaires ayant participé à l'action et ils pourront sans doute se rendre au tribunal. Le problème est sans doute plus compliqué avec des marins (marchands). Ayant été témoins et pouvant reconnaître les pirates, ils ont continué à naviguer, et sont dispersés vers différents navires ou agences. Ils seront probablement indisponibles du fait que le préavis sera court, et même alors il peut être difficile pour eux de se rendre au tribunal.

Le BIMCO a beaucoup travaillé sur la question et a eu les pires difficultés pour expliquer le problème (à l'ONU). Au débarquement, voudriez-vous traverser la moitié du Globe pour donner une preuve contre un groupe de voyous qui vous ont terrorisé par des menaces et des armes, alors que vous êtes en sécurité et peut-être voulant oublier toute cette histoire? Il est pourtant important de le faire.

Des mois ont passé et la communauté internationale recherche toujours un système pour punir ces criminels qui opèrent en toute impunité. Si cette centaine de suspects est jugée de façon transparente et juste, il n'y aurait alors pas d'hésitation de la part des officiers qui les arrêtent sur la question de quoi en faire. Il y aurait une procédure claire d'arrestation, de détention, de jugement et, si coupable, de punition. C'est ce que nous attendons.



Les sauveteurs, les assureurs et les navires géants.

D'après un article de J. Guy

Les entreprises de sauvetage et d'assurance savent qu'elles ont besoin les unes des autres malgré des contentieux ou des divergences. Une intervention de M. Hodinott (Titan Salvage Europe) devant l'association internationale des assureurs a insisté sur certains points. Après avoir parlé des bénéfices et inconvénients du LOF ou

du nouveau règlement de sauvetage des USCG, il en est venu à des problèmes importants, qui ne sont pas nouveaux pour les armateurs mais que les assureurs doivent bien comprendre.

Un porte container de 12000 evp ayant une gîte importante après un mauvais temps et en avarie trouble le sommeil des sauveteurs. Comment assurer le sauvetage? La taille (longueur) n'est pas un réel problème, mais la largeur en est un. Si un déchargement est nécessaire les grues ne pourront pas atteindre toute la largeur. Il a également parlé du problème de l'évacuation de 5000 personnes d'un des nouveaux grands paquebots, mais surtout de la taille des transports de gaz. Il y a eu des études sur le moyen d'éteindre un incendie sur ces navires. En fait, on ne peut pas. Quand on sait que certains navires transportent la quantité équivalente à la consommation quotidienne de la Grande Bretagne, on est «choqué» par le niveau de la perte possible. Que fera la profession du sauvetage? Elle traitera au mieux les problèmes qui arriveront comme elle l'a toujours fait, mais certains ne seront pas faciles à résoudre et pourront coûter beaucoup d'argent, a-t-il insisté auprès des assureurs.

Un système approuvé de traitement des eaux de ballast recalé.

D'après un article de C. Eason.

Un traitement par procédé chimique doit être arrêté malgré son homologation. Le fabricant Hamann Aig (allemand) a stoppé la production du produit. Connue sous le nom de Peraclean, il était utilisé en même temps que des procédés mécaniques pour tuer toute espèce vivante dans l'eau de ballast. Les tests effectués jusqu'à présent (par des experts agréés par l'OMI) ne correspondent pas aux conditions rencontrées: eaux très froides ou douces, comme l'ont montré plusieurs incidents en Australie et au Canada. Des experts pensent nécessaire de revoir les procédures de test de substances actives, en sachant bien que certains armateurs ont déjà installé ces systèmes.

L'ICS (International Chamber of Shipping) indique que les approbations deviennent plus strictes, mais tous les résultats du Gesamp (Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection) restent valables, et presse les armateurs de s'équiper: Il y a actuellement 7 systèmes approuvés et plus de 40 en cours d'approbation. Trois de ces systèmes, sans substance active, ont été approuvés par des administrations nationales.

Dans un autre article il (C. Eason) s'inquiète du peu d'empressement des armateurs à s'équiper, craignant un «encombrement» des commandes et une forte augmentation du prix, alors qu'il ne manque que quelques signatures pour que la convention entre en vigueur (l'année suivante). La mise en place de ces systèmes coûte déjà de l'ordre de 50000 à 2 M USD (les différentes dates butoirs sont: 2014 pour les navires existants de capacité 1500 à 5000m³, les autres en 2016; les navires neufs de moins de 5000 en 2011, ceux de plus de 5000 (commencés jusqu'en 2012) en 2016; enfin les navires neufs après 2012, dès l'origine).

Les États de l'UE freinent l'adoption des règles sur les fuels «bas taux de soufre».

D'après un article de J Macqueen et C. Eason.

Les États de l'Union Européenne étaient supposés appliquer la règle depuis le 1er janvier 2010: Les navires passant plus de deux heures au mouillage ou à quai devaient utiliser un MGO avec 0,1 % de soufre ou moins. La règle demande également de retirer du marché les GO à plus de 0,1 % de soufre. Il apparaît que des États n'appliquent pas la règle et réfléchissent aux procédés possibles de surveillance ou bien au transfert de ces règles dans la législation nationale. De plus il peut y avoir des différences entre les pénalités prévues dans différents pays.

Un lobby de pétroliers a indiqué que beaucoup d'armateurs n'ont pas transformé les chaudières pour ces GO, et donc ont des risques d'explosion: Ils demandent un délai de six mois supplémentaires, alors que la convention est connue depuis cinq ans.

Bien que la règle reste en vigueur, une recommandation publiée en décembre cherche à «harmoniser» les façons d'appliquer la directive, faisant allusion à une certaine indulgence, en cas de besoin, si des travaux d'adaptation sont commandés. Il y a encore des États qui posent des questions à la Commission au sujet de cette règle.

Des armateurs de Hong-Kong s'inquiètent de rumeurs sur le paiement de rançons.

D'après un article de K. Wallis

L'association des armateurs de Hong-Kong fait état de rumeurs persistantes sur le fait que les USA projettent de modifier leur législation pour mettre le paiement de rançons hors la loi, avec une proposition similaire au Conseil de Sécurité de l'ONU. Le directeur de l'association indique qu'il est certain qu'il ne s'agit pas de rumeurs et que les amendements pourraient entrer en vigueur très rapidement. On estime le total des rançons payées aux pirates à environ 100 M USD, et il y a environ 250 marins otages en moyenne à un moment quelconque. Cette association souhaiterait un veto de la Chine au Conseil, insistant sur les conséquences pour les marins. Les armateurs n'ont pas d'alternative pour la libération des marins, les otages se trouveraient alors sans espoir. D'autres organisations, y compris l'ICS, verraient les choses de la même façon.

Rappelons que, déjà, des marins otages sont morts de malnutrition, maladie et, en fait, abandon par l'armateur ou leur gouvernement, malgré les demandes d'une organisation humanitaire (3 membres d'équipage du Win Far 161, finalement libéré au bout de 10 mois). Pour le Rim (cargo pavillon Nord Coréen) capturé en février, il n'est pas indiqué d'assurance: On peut craindre un nouveau cas d'abandon.

Surveillance des poids.

D'après un article de J. Porter.

Les chargeurs qui donnent de mauvaises informations sur la marchandise seront-ils nommés et sanctionnés? N'est-il pas temps de publiquement faire quelques exemples contre ceux qui, régulièrement, déclarent faussement le contenu et le poids de leurs containers ?

Il semble difficile de vérifier si un container a été correctement étiqueté, sauf en cas d'avarie. Mais la vérification du poids est tout à fait faisable avant embarquement, les procédures seraient à adapter selon les terminaux et pays. La question serait alors de décider ce qu'il faut faire avec les fautifs réguliers ou fréquents. Ce n'est pas un

problème de pays sous développé. On a trouvé de très nombreux containers mal déclarés sur le MSC Napoli qui avait été chargé dans des ports du Nord de l'Europe. 20% des containers (restés secs) avaient une différence de plus de 3 tonnes par rapport à la déclaration (il y avait des différences jusqu'à 20 tonnes).

Le problème persiste, alors que des terminaux s'équipent pour des inspections de sécurité sur les containers, parfois des scans, ils ne veulent pas, en général, contrôler les poids.

Le MCA s'intéresse au temps de travail.

D'après un article de D. Osler.

Le Maritime and Coastguard Agency britannique veut se pencher sur la conformité des heures de travail des marins par rapport aux règles, et a averti les armateurs qu'ils pourront être poursuivis en cas de manquement.

Un communiqué du MCA précise que tous les navires pourront être contrôlés, avec une particulière attention aux navires à fort trafic avec équipage réduit. Les documents pertinents seront comparés par rapport à l'activité et aux horaires du navire. S'il n'y a pas le temps nécessaire pour le faire, des copies de ces documents seront saisies pour vérification ultérieure. Avec la conformité des heures de repos, il sera vérifié que les navires mettent un homme de veille la nuit. Le MCA recherchera également des preuves des audits et procédures de la compagnie conformément au code ISM.

P. Coley, MCA assistant director, déclare: «Depuis longtemps, il est bien connu que la fatigue due à de longues heures de travail et à des équipages réduits est dangereuse... Les compagnies ont été souvent averties des conséquences de la fatigue anormale... Cette fois, ce ne sera pas un avertissement, le MCA est déterminé à éliminer les temps excessifs de travail dans les eaux de la Grande Bretagne, les infractions seront signalées et les contrevenants pourront être poursuivis».

Proposition de l'UE sur les émissions de gaz.

D'après un article de J. Stares (suite d'un précédent)

Il y avait eu une minorité de blocage (surprise) pour un projet de résolution à proposer au MEPC, en partie due à une «confusion» au sujet de la représentativité de l'UE à l'OMI, au niveau du conseil des ministres de l'Union. Le sujet devait se traiter au niveau des ambassadeurs. A ce niveau, les États «rebelle» sont revenus sur leur position, et il y aura une proposition unique de l'UE. Mais la présentation se fera oralement (par le président actuel: Espagne) et sera un résumé du document original.

En fait, il y a des «frictions» fréquentes entre Bruxelles qui tend vers une législation régionale et les intérêts du shipping et de certains États qui voudraient une législation globale. Il est venu s'y ajouter le libellé du traité de Lisbonne qui indique que l'Union, réunion d'États, doit être représentée dans les instances internationales et dans les agences de l'ONU, dont l'OMI, alors qu'elle n'a qu'un statut d'observateur. Bien des «experts» à Bruxelles voudraient un statut en titre pour l'Union.

Le BIMCO demande la présence de policiers à bord des navires anti-pirates.

D'après un article de D. Osler.

Bimco a demandé que des officiers de police soient présents à bord des navires de guerre engagés dans la lutte contre les pirates. Ceci afin de contourner l'auto-censure d'Interpol sur le partage des informations avec une force militaire.

En effet, Interpol a maintenant de nombreuses informations sur les suspects de piraterie. Mais après la guerre, en 1946, Interpol a décidé de limiter ses actions à la prévention et la poursuite des crimes définis par des lois ordinaires, en respectant la souveraineté des États. Les statuts précisent «Il est interdit... d'avoir des interventions ou activités présentant un caractère politique, militaire, religieux ou racial». L'interprétation actuelle empêche toute coopération avec une force militaire. Bimco pense qu'une équipe de police pourrait avoir accès aux données d'Interpol.

Certains, dans la profession, voudraient organiser une coopération policière contre les pirates sous l'égide de l'ONU, mais cela prendrait du temps et serait inutile en cas d'adoption de la proposition de Bimco.

26 Mars 2010.

Mise à jour du GMDSS, mais avec quoi ?

D'après P. Blackhurst (Inmarsat, Maritime Safety Services)

Depuis la mise en service complète (1999) du GMDSS, on considère qu'il y a eu peu de changements et qu'il est maintenant temps de réfléchir à une modernisation. Une demande a été déposée à la 86e session du MEPC à l'OMI. Déjà des colloques ont eu lieu sur le sujet, en particulier au Royal Institute of Navigation. Parmi les questions abordées: Est-ce que le GMDSS a bien fonctionné? Quelles nouvelles technologies introduire? Quel rôle dans une future navigation électronique? Et aussi des changements à SOLAS IV, l'idée dominante étant de séparer la détresse des autres communications, ce chapitre devrait traiter entièrement et seulement les communications de détresse, les autres communications étant dans d'autres chapitres. Une autre question est la fin du télex et le peu d'emploi de la HF, bien que ces derniers équipements soient requis (il y a maintenant peu de stations terrestres HF). L'équipement MF/HF requis pourrait être réduit. Mais les navires transitant dans des régions polaires devraient, du fait des mauvaises transmissions Inmarsat, avoir des arrangements spéciaux avec les États côtiers pour la transmission sûre des messages de détresse ou sécurité. Il a été envisagé d'inclure, dans le GMDSS, le système AIS qui a aidé à la sûreté de la navigation. De plus, la détection de ce signal par satellite serait une aide pour le SAR (Search and Rescue). Il en est de même pour le LRIT. De toute façon, le GMDSS doit rester un système simple, fiable et compatible avec ce qui existe actuellement.

La Navfor capture 35 pirates.

D'après un article de R. Meade.

La Force Navale Européenne a capturé 35 pirates en quatre jours et contré six attaques différentes dans le golfe d'Aden. Cette action est considérée comme le succès le plus important depuis le début des opérations en 2008, au large de la Somalie. Une plus grande activité de sécurité coïncide avec la fin de la mousson et la probable augmentation de l'activité des pirates.

Le porte parole Navfor, J. Harbour, indique que les officiers de la frégate française Nivose, centre de l'opération et détenant les 35 suspects, ont à examiner les preuves contre les détenus. Bien qu'ils aient été pris dans le cadre de la lutte contre la piraterie, il se peut que les preuves soient insuffisantes pour permettre des poursuites et beaucoup pourraient être libérés. Le Cmdr Harbour n'a pas donné de détails, mais a admis que la consistance des preuves était très variable selon les individus, plusieurs ayant jeté des objets supposés être des armes ou échelles avant d'être capturés.

Depuis le début des opérations, 75 présumés pirates ont été remis, par la Navfor, à des autorités pour poursuites depuis le début des opérations (on estime le total des suspects pirates détenus à env. 400 dans différents pays, dont 117 au Kenya). Le second procès a eu lieu au Kenya, avec une condamnation de 8 pirates à 20 ans de prison, cas de l'attaque du Powerful en novembre 2008, où il y avait eu deux pirates et un marin tués au cours de la capture. Il y a eu des témoignages. Environ 200 suspects ont été remis aux autorités du Puntland (Somalie), où 50 suspects sont en attente de jugement. Les Seychelles prévoient de juger 11 suspects.

L'ONU insiste pour la poursuite des pirates.

D'après un article de D. Osler.

Un communiqué publié par le groupe de contact de l'ONU sur la piraterie (CGPCS) appelle davantage d'États à poursuivre effectivement les pirates. Les termes sont choisis, mais désignent sans ambiguïté des pays, dont la GB, qui ont fréquemment renvoyé les pirates, même pris les «mains sanglantes», avec un simple avertissement. Le CGPCS insiste sur le besoin urgent pour tous les pays de revoir leurs règles et procédures pour une poursuite effective des pirates. Depuis plusieurs mois, Il y a eu des pressions sur Interpol pour une meilleure collaboration, dont un partage systématique de l'information, un représentant a indiqué qu'un groupe de travail, spécial contre la piraterie maritime, va être installé.

Le Contentieux ABS/Espagne (Prestige) en passe d'être rejugé par une cour fédérale US.

D'après un article de R. Joshi.

La plainte de l'Espagne contre ABS (American Bureau of Shipping) doit être rejugée par un tribunal fédéral (New York). L'Espagne a attaqué ABS, en 2003, pour négligence dans la certification du navire (naufragé en Nov. 2002) et réclame 1 Milliard USD, prétendant qu'elle n'aurait pas subi de dommages sans cette négligence; ABS prétend, principalement, que la faute est que l'Espagne a contribué à ses propres dommages pour n'avoir pas fourni de refuge au navire. En 2008, Le juge US a rejeté la plainte parce qu'elle était empêchée par l'International Convention on Civil Liability for Oil Pollution, dont l'Espagne et Bahamas sont signataires. Après appel le cas doit être rejugé. L'Espagne indique que la loi US devrait s'appliquer pour ce jugement, les visites se faisant selon des règles publiées aux USA, puisque ABS y a son siège. ABS indique être une compagnie décentralisée, avec des experts locaux pleinement responsables, que les visites et les certificats ne peuvent annuler les intérêts des Bahamas responsable de la situation du Prestige, que seules les lois des Bahamas (pavillon du navire), et éventuellement celles des Émirats Arabes Unis (lieu de la visite annuelle en 2002), et de la Chine (lieu de la visite des 5 ans en 2001) s'appliquent. L'Espagne a prévenu que si le jugement est confirmé, elle ferait valoir que la convention n'est pas applicable pour une plainte aux USA dans le cas d'une pollution à l'étranger, les USA n'étant pas partie dans la convention. L'alternative serait un jugement en Espagne, où elle pourrait faire référence à la condamnation du Rina pour le cas de l'Erika.

Avertissement à des assureurs (piraterie).

D'après un article de J. Guy.

Lors d'une réunion de l'Insurance Institute of London un intervenant a dramatisé la situation, indiquant que les choses évoluaient rapidement. Le temps où les pirates considéraient que l'équipage était la principale «valeur» en vue de négociations est révolu. Les gangs envoient maintenant, à partir d'un bateau mère, des bateaux (normalement par deux) avec juste assez de provisions et combustible pour rejoindre une cible, ils doivent alors absolument prendre un navire où «mourir de soif et de faim». Et s'ils doivent tuer pour prendre un navire, ils le feront. Les batailles qui se produisent entre différentes équipes au moment de remise de la rançon augmentant les risques. Cela a interrompu des procédures qui semblaient réglées. Cet intervenant a conclu que les assureurs doivent collaborer avec leurs clients pour rechercher des solutions pour que les navires fréquentant le golfe d'Aden soient bien plus difficiles à prendre.

Changement d'avis de syndicats sur l'embarquement de militaires armés.

D'après un article de D. Osler.

L'ITF a maintenant exprimé son accord à la ligne du BIMCO, et indique: Alors que les armateurs ont, bien sûr, à publier des instructions à appliquer, des gardes armés à bord des navires peuvent être une solution convenable dans certaines circonstances, contre la piraterie.

Le communiqué publié critique aussi des pavillons de complaisance qui n'ont rien fait de concret contre la piraterie, et bien que ces états n'aient pas, le plus souvent, la capacité d'envoyer leur armée, aucun n'a permis l'usage de ses juridictions pour la poursuite de pirates: «Il est impardonnable que les principaux FoC n'aient pas fait plus que signer des papiers contre les pirates», «Scandaleuse négligence de pays recevant des millions par les navires et qui ne font rien pour les protéger». L'ITF indique

aussi une «grave préoccupation» au sujet de tentatives d'empêcher le paiement de rançons, et maintient que le devoir des armateurs et des états du pavillon est de ramener les marins chez eux lorsqu'ils sont otages.

Eaux de ballast.

D'après un article de C. Eason.

La règle sur le rejet des eaux de ballast dans les eaux Européennes (quantité d'organismes vivants autorisés) entrera en vigueur l'an prochain, avec différentes dates limites (presque immédiate pour les navires neufs). A l'EMSA, des instructions pour la prise d'échantillons à l'intention des inspecteurs PSC sont en cours d'élaboration, afin d'être compatibles avec la convention de l'OMI (considérée comme imminente). On pense que les prochaines réunions du MEPC vont homologuer différents procédés de traitement déjà approuvés par différents États. Le coût de l'installation pourrait être entre 50000 et 2 M USD selon la taille du navire et les quantités à traiter. Un procédé (Hamann) approuvé s'est révélé insuffisant dans certaines circonstances et a été retiré. Il a ainsi été mis en lumière que si un procédé laisse passer davantage d'organismes vivants que prévu, ou qu'un traitement chimique est plus puissant que prévu, amenant ainsi une pollution au moment du rejet, la faute en reviendra à l'armateur (ou au capitaine) et non au fabricant ou à l'organisme de certification. Un risque est que des états appliquent des règles purement nationales, certains ont déjà publié des règles plus strictes que celles que prévoit l'OMI (Californie par ex.).

On sait que la France a déjà publié des textes répressifs – articles L218-83 et suivants du code de l'environnement.

Bruxelles pour l'usage universel de l'anglais.

D'après un article de J. Stares.

Le 23 Mars, le Comité Transport du parlement Européen a adopté une motion pour l'adoption de l'anglais pour toutes les communications navire/terre. Les amendements contraires de la France et de l'Espagne ont été repoussés. De plus, dans le cadre de la directive sur les procédures de contact, le Comité a demandé à la Commission une extension aux eaux intérieures, bien qu'il ait été admis qu'il y a encore des obstacles à surmonter pour que cela soit traduit dans les législations nationales. Il a été dit que cela serait même contraire à la Constitution française.

Pas de limite à la retenue des équipages impliqués dans un cas de «magic pipe».

D'après un article de R. Joshi.

Le procureur US R. Udell a indiqué, lors d'une réunion de la «Connecticut Maritime Association» qu'il n'y a pas de limite à la retenue aux USA des équipages impliqués dans un cas de «magic pipe» (by-pass du séparateur eaux mazouteuses) pendant les enquêtes, et que c'est le moyen de protéger les intérêts du gouvernement. Ce qui a entraîné de fortes réactions négatives de la part de la profession. En dehors du problème du droit des marins, le gouvernement a infligé un total de plus de 200 MUSD d'amendes aux compagnies qui ont plaidé coupable, et prononcé des peines de prison d'un total de plus de 20 ans pour les marins. Malgré la discrétion des juges, on sait que des récompenses pouvant aller jusqu'à la moitié des amendes ont été allouées aux dénonciateurs, ce qui a amené à penser que des marins dénoncent délibérément des cas de «magic pipe», dans l'espoir d'une libération avec une forte récompense. Le sixième amendement de la Constitution garantit à la défense un examen contradictoire avec les témoins, une procédure par vidéo conférence a été repoussée par R. Udell. Le plus souvent, l'armateur est la défense et l'équipage les témoins, ceux-ci doivent rester aux USA. Le Doj (Departement of Justice) s'assure que l'armateur n'abandonne pas les marins sans ressource ou salaire, et réclame à l'armateur qu'il assure leur logement et leur nourriture pendant l'enquête et le procès. Des cas exceptionnels de permission de quitter le territoire ont été accordés et les marins sont revenus. Mais en cas de problème (par ex. une retenue «difficile»), les témoins seront qualifiés de «témoins matériels», ce qui empêche définitivement leur départ.

La réaction de la profession a été très négative («vitriolic»). Bien des affaires se sont terminées par des non-lieux, après retenue d'équipages pendant des mois. L'avocat M. Chalos, qui est intervenu dans de nombreux cas indique: «Le gouvernement ne s'occupe du droit des marins que sur le papier, et de plus dans les cas où les dénonciations ont été démontrées comme fausses, les procureurs ont laissé partir les faux dénonciateurs sans les poursuivre. Cela prouve que le gouvernement est plus intéressé par continuer son business de collecte des amendes pour «magic pipe», plutôt que la diminuer en poursuivant les faux dénonciateurs qui pourraient provoquer bien des cas dans le futur».

Augmentation des avaries machine à cause des «fines» des catalyseurs dans les fuels.

D'après un article de J. Guy.

Des assureurs se sont dits préoccupés par l'augmentation des avaries machine dues à des impuretés dénommées «cat fines» dans les fuels. Cela est dû à l'augmentation du raffinage par cracking catalytique pour en extraire encore plus de gaz ou produits légers avant que le résidu soit livré pour la propulsion des navires. Le procédé consiste en l'injection de milliers de billes d'aluminium afin d'obtenir un cracking encore plus important, mais il en résulte une fine poudre de «cat fines» plus dure que le métal des moteurs, entraînant une usure extrêmement rapide. La seule solution serait de purifier le fuel à bord. Très difficile à plusieurs points de vue. Les assureurs indiquent que le cas d'un navire désarmé à cause d'avarie grave par «destruction» de chemise doit être maintenant envisagé, pouvant être bien plus onéreux que le remplacement même du moteur. Il y a déjà eu des cas d'avarie avec intervention «d'avarie commune». Le problème de la qualité des fuels de certains fournisseurs n'est pas nouveau, mais les assureurs mettent en garde les exploitants tentés par des fuels low-cost.

En passant par la Cambuse

Pampa de quinoa



Un plant de quinoa peut atteindre 2 mètres de hauteur

C'est une plante andine qui se plaît sur l'altiplano, surtout entre Bolivie et Pérou, et de tout temps, en particulier celui des Incas, la base de l'alimentation en Bolivie, pour ses graines extrêmement riches, au point de pouvoir remplacer viandes et laitages. Les estafettes incas qui se relayaient en courant, parvenaient à faire progresser les messages de 250 km par jour, à 4 000 mètres d'altitude, en étant nourries de quinoa.

Cette plante fut nommée la «chisiya mama» (la mère de toutes les graines) pour toutes ses vertus, et l'on se demande pourquoi les Espagnols qui rapportèrent tant de produits comme la dinde, le maïs, la pomme de terre, la tomate etc... négligèrent cette fabuleuse plante si riche, résistant au gel, au soleil, à la sécheresse, poussant sans engrais ni pesticides, protégée par une enveloppe désagréable de saponite, ce qui demande un rinçage abondant et qui se plaît tant à plus de 3000m d'altitude, c'est que les grains ne contiennent pas de gluten, donnant une farine non panifiable. D'ailleurs ce n'est pas une céréale, elle fait partie de la famille des betteraves et épinards, on en cuisine les feuilles comme celles des épinards.

La quinoa se prépare comme le riz, un verre de quinoa pour 2 verres d'eau, porter à ébullition puis réduire à petit feu pendant 10 à 15 minutes pour faire gonfler les grains qui seront utilisés

cuits, comme dans de nombreuses salades avec légumes frais et même fruits frais ou secs.

L'on prépare souvent le cuico : 70% de quinoa avec carottes et lentilles, cuire 15 mn, c'est l'accompagnement classique des volailles et poissons. Hors sujet méfiez vous de ce mot cuico, car au Chili c'est un snob et au Mexique un fic !

La quinoa peut servir à faire des croquettes : mélanger 250g de quinoa cuit avec 250g de purée de pomme de terre avec la peau, 2 œufs battus, 1 oignon émincé, 1 poignée de persil haché, une pincée de sel, de piment et de cumin, en faire des boulettes de la taille d'une balle de ping-pong, et les cuire à la poêle dans quelques centimètres d'huile.

Quinoa se dit quinua en espagnol, et au Pérou dans la province Huamanga se trouve la ville de Quinoa, à 3 300m d'altitude, à 37 km au nord d'Ayacucho, il semble qu'il n'y a pas de rapport entre la plante et cette ville, qui serait sans doute restée anonyme si le 9 décembre 1824, dans la Pampa de Quinoa, ne s'était terminée la bataille d'Ayacucho, qui vit la victoire du général SUCRE sur les troupes espagnoles, amenant ainsi l'indépendance du Pérou et dans la foulée, celle de toute l'Amérique du Sud.

Cdt Yves CHARLOT

THE BATTLE OF TRAFALGAR

TOUTE DÉCISION EST SUBORDONNÉE À LA RÉGLEMENTATION, ANGLAISE, BIEN SÛR...

Nelson Order the signal, Hardy
Hardy *Aye, Aye, sir*
Nelson Hold on, that's not what I dictated to the signals
Officer *What's the meaning of this ?*
Hardy *Sorry sir ?*
Nelson England expects every person to do his duty, regardless of race, gender, sexual orientation, religious persuasion or (reading aloud) disability. What gobbledygook is this ?
Hardy *Admiralty policy, I'm afraid sir. We're an equal opportunities employer now. We had the devil's own job getting 'England' past the censors, lest it considered racist*
Nelson Gadzooks, Hardy. Hand my pipe an tobacco !
Hardy *Sorry sir, all naval vessels have been designated smoke free working environments*
Nelson In this case, break open the rum ration. Let us splice the main brace to steel the men before battle
Hardy *The rum ration has been abolished, Admiral. It's part of the Government's policy on binge drinking*
Nelson Good heavens, Hardy, I suppose we'd better get on with it ...full speed ahead
Hardy *I think you'll find there's a 4 knots speed limit in this stretch of water*
Nelson Damn it man ! We are on the eve of the greatest sea battle in history. We must advance with all dispatch. Report from the crow's nest please
Hardy *That won't be possible, sir*
Nelson What ?
Hardy *Health and safety have closed the crow's nest, sir. No harness and they say that rope ladder doesn't meet regulations. They won't let anyone up there until a proper scaffolding can be erected*
Nelson Then get the ship's carpenter without delay, Hardy
Hardy *He's busy knocking up a wheelchair access to the fo'c'sle, Admiral*
Nelson Wheelchair access ? I've never heard anything so absurd
Hardy *Health and safety again, sir. We have to provide a barrier-free environment for the differently abled*
Nelson Differently abled ? I've only one arm and one eye and I refuse even to hear mention of the word. I didn't get to the rank of admiral by playing the disability card
Hardy *Actually, sir, you did. The Royal Navy is under-represented in the areas of visual impairment and limb deficiency*
Nelson Whatever next ? Give me full sail. The salt spray beckons
Hardy *A couple of problems there too, sir. Health and safety won't let the crew up the rigging without hard hats. And they don't want anyone breathing in too much salt – haven't you seen the adverts ?*
Nelson I've never heard such infamy. Break out the cannon and tell the men to stand by to engage the enemy
Hardy *The men are little bit worried about shooting at anyone, Admiral*
Nelson What ? This is mutiny ?
Hardy *It's not that, sir. It's just that they're afraid of being charged with murder if they can actually kill anyone. There's a couple of legal-aid lawyers on board, watching everyone like hawks*
Nelson Then how are we to sink the Frenchies and the Spanish ?
Hardy *Actually, sir, we're not*
Nelson We're not ?
Hardy *No, sir. The Frenchies and the Spanish are our European partners now. According to the Common Fisheries Policy, we shouldn't even be in this stretch of water. We could get hit with a claim for compensation*
Nelson But you must hate a Frenchman as you hate the devil
Hardy *I wouldn't let the ship's Diversity Coordinator hear you saying that sir. You'll be up on a disciplinary*
Nelson You must consider every man an enemy, who speaks ill of your King
Hardy *Not anymore, sir. We must be inclusive in this multicultural age. Now, put on your Kevlar vest, it is the rules. It could save your life*
Nelson Don't tell me health and safety. Whatever happened to rum, sodomy and the lash ?
Hardy *As I explained, sir, rum is off the menu ! and there's a ban on corporal punishment*
Nelson And sodomy ?
Hardy *I believe that is now legal, sir*