

AFCAN

Informations



Queen Victoria quittant Brest - Photo E. Guegueniat

N° 89

Mars 2011



Sommaire

Editorial	P.3
Communiqué de presse : décès du Cdt Deruy	P.4
Une autre cause à l'origine du naufrage du Bugaled Breizh	P.5
Responsabilité en cas de mauvaise utilisation de l'ECDIS	P.9
O.M.I. : 88 ^e session du comité de la sécurité	P.10
Où l'on reparle de pollution, de caution et d'amende	P.14
Abordage par temps clair !	P.15
Feu : la vigilance et l'entraînement évitent le pire	P.15
Une ancre endommage un gazoduc	P.16
Rupture des cordages de l'échelle de pilote	P.17
Colloque Institut Méditerranéen des Transports Maritimes	P.17
Facteur humain et sécurité maritime	P.19
Nouvelles, lettres et extraits.....	P.21
Des pirates somaliens en escale.....	P.28
Mode d'action des pirates somaliens.....	P.29
Redécouvrir l'association «La Touline».....	P.30
Transformation de la zone PELAGOS en ZMPV	P.31
Notes de lecture	P.31
En passant par la cambuse.....	P.32

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

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

Rue de Bassam - 29200 BREST

Tél. 02.98.46.37.60.

Courriel : courrier@afcan.org - Site web : www.afcan.org



ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2011

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 d'assistance 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

G. Guillevic - juridique@afcan.org

Conseil ISM-ISPS

B. Apperry - 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. 02.98.463.760.**

Courriel : courrier@afcan.org

Permanences : lundi & jeudi • 14h-18h

Editorial

2010, Year of the Seafarer.

Cette année aura-t-elle tenu ses promesses ?

S

ur le plan international il y aura eu la conférence STCW à Manille :

La mise en conformité entre l'IMO et l'ILO sur les heures de repos des marins, même si des dérogations ont dues être accordées sur demandes de certains pays.

Une écriture beaucoup plus détaillée et plus contraignante de la formation des marins appelés à naviguer sur des navires transportant des marchandises dangereuses (pétroliers, gaziers et chimiquiers), que ce soit en formation de base ou formation avancée. Pour les officiers pont, l'ajout d'un nouveau chapitre sur les critères de formation à l'utilisation de l'ECDIS.

Mais aussi un paragraphe intitulé «résumé des domaines de formation recommandées en matière de navigation astronomique», qui n'existait pas dans STCW 95. On trouve aussi dans la résolution 11 des «mesures visant à garantir la compétence des capitaines et des officiers des navires exploités dans les eaux polaires». Pour les mécaniciens, des recommandations concernant la formation sur la production d'électricité d'une tension supérieure à 1000 volts. Et une nouvelle écriture sur les recommandations concernant les responsabilités des compagnies.

Par contre, on a beau chercher, certains marins passent encore au travers des recommandations et critères de formation de leur travail quotidien, autre que pour la sécurité. Il n'existe toujours pas de formation des cuisiniers. On a fait un pas en avant avec la reconnaissance des heures de repos, faudra-t-il attendre encore longtemps avant d'être sûr que le cuisinier qui embarque a déjà suivi des cours de cuisine ? Cela aussi fait partie du «bien-être» des gens de mer.

Mais après tout, un collègue me racontait qu'un jour au téléphone, alors qu'il demandait à faire un stop pour avitaillement, son armement lui avait répondu (en français dans le texte) qu'il n'avait pas besoin de vivres. Suivant l'orthographe de ce dernier mot (un «s» en plus ou en moins) le sens de la phrase n'est plus tout-à-fait le même.

Pour l'anecdote on notera les résolutions 18 : année des gens de mer (2010) et journée des gens de mer (le 25 juin), ainsi qu'une belle résolution 12 pour «susciter de nouvelles vocations pour les professions maritimes et veiller à ce que les gens de mer ne quittent pas le secteur maritime».

En parallèle au plan national, on crée l'ENSM. Bonne chose ou pas ? L'avenir le dira. Certaines dispositions semblent assez farfelues, mais seront-elles prises ? Une chose est sûre : si on forme beaucoup d'ingénieurs et peu d'officiers et donc de capitaines, alors cette réforme sera un échec.

L'AFCAN, Association Française des Capitaines de Navires, fonctionne toujours, avec ses succès mais aussi ses difficultés. Merci aux adhérents qui la font vivre en participant aux réunions et aux différents travaux auxquels l'AFCAN est associée, en particulier à l'OMI avec l'Administration, et la font connaître en écrivant, rédigeant, traduisant, corrigeant votre revue. On a toujours besoin de plus d'articles, de plus de volontaires.

Et faut-il le rappeler, l'AFCAN représente la voix des Capitaines français vis-à-vis de notre Administration mais aussi à l'IFSMA sur le plan international et au CESMA (dont elle est membre fondateur) sur le plan européen. D'autres que nous en font partie, certainement avec les mêmes valeurs, alors travaillons ensemble.

Bon vent, belle mer,

**Cdt Hubert ARDILLON,
Président**

COMMUNIQUÉ DE PRESSE : DÉCÈS du Cdt DERUY

Association Française des Capitaines de Navires

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

Brest, le 21 février 2011



COMMUNIQUE DE PRESSE

Suite à la disparition tragique du Commandant Philippe DERUY, nous présentons nos condoléances attristées à sa famille et à tous ses proches.

Cet événement dramatique met en lumière les conditions psychologiques très difficiles, quelquefois terribles, dans lesquelles les Capitaines de navires exercent leur métier.

Pour un Capitaine qui aime son métier, lui retirer son commandement après un accident, et quel que soit le poste proposé à terre, est une lourde sanction bien réelle. Celui qui, jusque là, avait la confiance totale de son armateur subit un véritable traumatisme, cette confiance, obtenue à la suite de dizaines d'années d'études, de formation et d'expérience à la mer disparaissant alors en quelques instants.

Malgré le discours ambiant sur le management, la prise en compte du facteur humain, et bien d'autres choses encore, les motifs de pression sur le Capitaine n'ont jamais été aussi nombreux. Le Capitaine est le responsable désigné de tout ce qui touche au navire, et il faut satisfaire l'opinion publique, les assureurs, les actionnaires ou encore les clients avant même le résultat des enquêtes en cours.

Loin de nous l'idée d'enlever la responsabilité du Capitaine, mais il est nécessaire de lui donner les moyens de l'exercer, et de lui permettre de se défendre comme tout salarié. Le particularisme de cette fonction ne retire pas des droits élémentaires, à défaut de la considération et du respect qui malheureusement semblent plus rares aujourd'hui qu'hier.

Nous pensons que ce drame doit au moins ouvrir les yeux des dirigeants des compagnies maritimes, et nous engager tous à œuvrer pour trouver des moyens d'amélioration si l'on veut éviter d'autres tragédies, et aussi maintenir un peu d'attractivité pour ce métier exigeant.

Nous y sommes pour notre part déterminés, en tant qu'association de Capitaines, et nous le ferons en souvenir de notre regretté collègue.

Pour le Président, Commandant Hubert ARDILLON, en mer,
Le Vice-président, Commandant François-Xavier PIZON,

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Hubert Ardillon", written over a horizontal line.

Destinataires : *Journal Le Marin*
Journal Ouest France
Journal de la Marine Marchande
Armateurs de France

ET SI UNE AUTRE CAUSE SOUS-MARINE ÉTAIT À L'ORIGINE DU NAUFRAGE DU BUGALED BREIZH ?



Oui, et si le **SEA-ME-WE 3** (prononcez : «si-mi-oui trois») était en cause dans le naufrage du chalutier bigouden «**Bugaled Breizh**» au sud du Cap Lizard le 15 janvier 2004 ? Sept années déjà et toujours aucune explication à cette tragique énigme. Que s'est-il vraiment passé ? Le saura-t-on un jour ? Et, ultime question que je me posais en janvier 2007 soit trois années après cet accident de mer : un câble sous-marin a-t-il pu être à l'origine de ce drame ? Hypothèse qui en vaut une autre, reposant sur une coïncidence troublante. Ne va-t-elle pas aggraver la confusion générale qui entoure cette affaire aux rebondissements multiples ? Sans doute mais mon devoir de marin m'incita à faire part de ma découverte aux enquêteurs. Ce qui fut fait fin février 2007, d'une façon très officielle.

Reprenons les faits qui me concernent : J'ai eu entre les mains, par hasard et dès sa parution fin 2006, le rapport du Bureau Enquêtes Accidents Mer (BEAmer), organisme placé auprès du Ministère des Transports, en charge de l'enquête sur ce douloureux événement de mer.

A sa lecture, la présence évoquée d'un câble sous-marin a attiré mon attention de professionnel des télécommunications sous-marines. Curieux de nature j'entrepris alors une investigation toute personnelle pour en savoir plus dans la connaissance de ce dossier devenu très sensible et médiatisé à l'extrême. La traque du minéralier *Seattle Trader* jusqu'en Chine, via le Canada et le canal de Suez, accusé d'abordage et prenant la fuite, avait fait grand bruit et m'avait personnellement fortement interpellé. C'eut été assurément le coupable idéal. Un voyou des mers de plus... Qui aurait trouvé à redire ? Haro sur le méchant cargo !

En lisant le rapport j'eus de nombreuses interrogations, notamment à la lecture d'une partie du rapport de mer du patron de l'*Eridan* et des conclusions du BEAmer, (page 33 sur 184) :

«A 13H25 (TU+1), le **Bugaled Breizh** m'appelle en VHF en me disant : «on chavire, viens vite, on chavire, fais vite» ceci à trois ou quatre

reprises. Je lui demande ce qu'il lui arrive, il me répond la même chose. Je lui demande la position, qu'il donne par 49°12N 005°10W (Note du BEAmer : il s'agit de 49°42N.). Sa voix n'est pas la même que d'habitude. Je lui dis de larguer ses bombard, que l'on arrive. Je descends en vitesse dans le poste d'équipage prévenir les gars en disant : «il faut aller virer, vite, le **Bugaled** chavire». Je remonte en passerelle, reprends de suite le contact VHF avec le **Bugaled Breizh**, il me répond qu'il chavire, le VHF grésillant de plus en plus, je perds le contact radio. Mon second vient d'arriver en passerelle, j'ai toujours le combiné VHF à la main mais plus de réponses provenant du **Bugaled Breizh**. Cela fait tout juste une minute que j'ai reçu le premier appel du **Bugaled Breizh**».

Ce témoignage montre que les conditions de mer étaient difficiles mais pas exceptionnelles, d'ailleurs les deux patrons avaient relâché à Newlin pour s'abriter d'un coup de vent avant de reprendre la mer. Il dénote l'état de surprise et d'incompréhension du patron du **Bugaled Breizh** devant un événement soudain et sans cause apparente. L'intervalle entre les deux contacts VHF correspond au temps mis par le patron de l'*ERIDAN* pour descendre de la timonerie au poste d'équipage, prévenir ses hommes alors au repos et remonter. Compte tenu de la configuration et des dimensions de l'*ERIDAN*, il a dû s'écouler au maximum une minute trente à deux minutes. Il est impossible de savoir si le patron du **Bugaled Breizh** a parlé à la VHF à ce moment pour expliquer sa situation ou s'il a appelé son équipage pour évacuer le navire. »

12H36, l'*Eridan* envoie un message relais de détresse par INMAR-SAT standard C et prend contact avec le CROSS GRIS NEZ en phonie par le système par satellites IRIDIUM pour lui signaler le sinistre. Les conditions sur zone sont : vent de Sud-Ouest 25 à 30 nœuds, pluie, visibilité 2 à 3 milles». Pour moi la thèse de l'abordage ne tenait pas, j'avais du mal à comprendre pourquoi, dans ce cas, le patron du **Bu-**

galed Breizh n'aurait pas précisé dans ses messages qu'il était victime d'une collision. Il lui aurait été aisé de crier, par réflexe «*Nous sommes abordés, viens vite*», durant le temps, aussi court soit-il, où il conversa avec son collègue du chalutier *Eridan* en pêche dans le même secteur. Pourtant ce dernier lui demanda plusieurs fois ce qui lui arrivait !

Il eut pourtant le temps d'appeler son collègue au secours plusieurs fois, de donner sa position, d'attendre que le patron de l'*Eridan* descende en vitesse de sa timonerie réveiller son équipage (à ce propos n'y avait-il pas d'alarme générale capable d'être déclenchée de la passerelle ?) avant de reprendre la conversation VHF pendant quelques secondes supplémentaires avant qu'elle ne devienne inaudible, lui donnant juste le temps d'affirmer une nouvelle fois qu'il était en train de chavirer ! Puis ce fut la perte du contact radio ! Ces réactions telles qu'elles sont rapportées dans le rapport d'enquête technique me laissèrent perplexe. N'ayant pas accès au dossier, secret de l'instruction oblige, il me fut impossible d'en savoir plus. Je devais me contenter de ce qui était écrit dans le rapport du BEAmer et dans les nombreux articles de presse traitant le sujet.

Après divers contacts, recherches d'informations, de documents officiels, recoupements et d'innombrables vérifications des positions de tout ce qui avait été retrouvé sur le fond lors du relevage de l'épave, il n'y avait pour moi plus aucun doute : le chalut du *Bugaled Breizh* venait effectivement de passer sur le tracé d'un câble sous-marin quand il a sombré ! Surprenante coïncidence, plus que troublante ! il avait-il une relation de cause à effet ? Il me fallait continuer mon enquête pour tenter de le savoir. Ce que je fis. Surtout que ce n'était pas n'importe quel câble que celui qui se trouvait là, à approximativement trente mètres du cul du chalut ! Nous avions affaire au *SEA-ME-WE 3*, et plus particulièrement son segment *S10.1*.

Le *South East Asia-Middle East-Western Europe*, troisième du nom, est la plus longue autoroute en fibre optique du monde, reliant 4 continents, l'Europe, l'Afrique, l'Asie et l'Australie ! Ce câble sous-marin est en service depuis la fin de l'année 1999. Le navire câblé «*Vercors*» eut le grand honneur de poser près d'une dizaine de milliers de kilomètres de ce câble ainsi que l'épissure finale du système en mai 1999, en mer de Chine ! *SeaMeWe3* est doté de deux paires de fibres optiques, de grosse capacité à haut débit numérique accru récemment à 20 Gigabits/s par paire de fibres, tout au long des 40.000 kilomètres de son parcours posés en seulement un an et demi ! Ce réseau sous-marin peut véhiculer des millions de voix (télécommunications traditionnelles), toutes les données Internet, et autres multimédias.

Le *SeaMeWe3* relie *Keoje* dans la lointaine Corée du Sud à *Norden* en Allemagne. Il comporte 40 points d'atterrissement connectant 35 pays sur son trajet. Au cours de son périple transocéanique, ce câble «atterrit» en Bretagne à la station terrestre de Penmarch pour repartir de cette même station vers la Grande Bretagne, plus précisément à *Goonhilly* près de Falmouth en Cornouaille britannique. Il traverse donc la Manche. Dans la zone du naufrage, le tracé du câble est pratiquement perpendiculaire au trait de chalut qu'effectuait ce jour là le bateau de pêche Guilviniste.

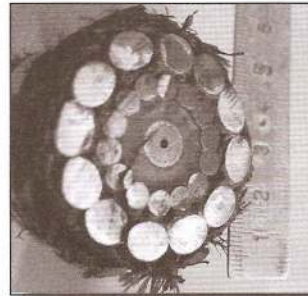
En août 1997, l'étude de la nature des fonds dans cette zone, effectuée préalablement avant la pose du câble en recherche du tracé idéal le plus court et le plus favorable, révèle notamment l'infaisabilité de l'ensouillage sur cette petite portion du segment *S10.1*, notamment au kilomètre 299 (à partir de Penmarch). Ce type d'étude très spécialisée détermine donc un possible enfouissement de la liaison. Ce survey est effectué préalablement à toute pose, du point d'atterrissement puis par petits fonds et sur les plateaux continentaux, jusqu'à une profondeur maximum actuelle de 1.500 mètres. Le poisson se faisant rare, les chalutiers sont amenés désormais à travailler jusqu'à ces profondeurs «abyssales» !

La reconnaissance bathymétrique, puis la détermination de la nature du fond et la définition du profil géomorphologique tout au long du tracé choisi, donnent des informations capitales en vue du choix du meilleur tracé, sans risque pour le câble, et de procéder à l'enfouissement de la liaison si tant est qu'il soit possible. L'ensouillage est une opération longue et coûteuse qui mettra le câble à l'abri des agressions par chalutage ou mouillage intempestif d'ancre de navires.

La lecture de la carte de survey en question révèle qu'à ce kilomètre 299, la profondeur est de 88 mètres avec toutefois une bosse de 4 mètres de haut sur 80 mètres de long modifiant ce profil plat. Il s'avère que

malheureusement le navire-câblé «*Cable Installer*» dévia très légèrement de sa route et posa le câble sur le sommet de cette élévation du fond alors qu'il aurait dû être au pied de cette bosse. Ce qui ne veut pas dire pour autant que le câble présente des «*suspensions*» susceptibles de favoriser une croche potentielle par un chalut ou une ancre.

De plus, l'étude indique que dans cette zone, la nature du fond est plutôt rocheux ou constitué de sédiments très durs recouverts d'une fine couche de sable. Ce qui incita les responsables du *survey* à préconiser dans leur rapport une pose classique sur le fond dans cette portion du tracé plutôt qu'un ensouillage trop aléatoire.



Ainsi, pour éviter qu'il ne soit endommagé par la croche d'un chalutier, une double armure en acier à haute résistance assure la protection du câble devenant un «*Rock Armored Cable*» (voir photo ci-contre). Ce type de câble armé de 50 mm de diamètre extérieur, pesant 7 kilogrammes au mètre, résiste à une tension de 40 tonnes avant de se rompre !

Les experts (BEAmer) ont établi, dicit leur rapport, en tenant compte de la stabilité initiale du *Bugaled Breizh* et des conditions météorologiques du moment, qu'une force de traction de 15 tonnes sur bâbord suffisait à faire prendre au chalutier une gîte préoccupante.

Toujours selon leur rapport, la mer du vent est forte ce jour là, du secteur arrière, avec des creux de 3,50 mètres avec une houle traversière de NW, le vent est du secteur arrière (SSW) de force 6 Beaufort. Le navire chalute cap au Nord Est roulant bord sur bord. Des paquets de mer embarquent par bâbord constituant des carènes liquides diminuant la réserve de stabilité. Tous ces facteurs aggravants qu'ils décrivent dans leur rapport, amènent les experts BEAmer à conclure à une perte totale de stabilité suite à l'enfouissement soudain du train de pêche dans le sable. Croche molle qui pour eux est le facteur déterminant du naufrage.

La thèse d'une croche sur le *Sea-Me-We 3* est exclue prématurément du fait que ces mêmes experts du BEAmer se trompent quant à la localisation du câble sous-marin ! D'après eux le chalut avait dépassé le tracé du câble de près de 150 mètres dans l'Est quand le bateau de pêche a sombré. Or il n'en est rien, le cul du chalut n'est seulement qu'à 30 mètres de la position théorique de pose du câble. Cette erreur est sans doute due à un positionnement mal rapporté dans un des deux systèmes géodésiques en vigueur sur les cartes marines, WGS84 et ED50. En effet, par une latitude Nord de 50°, lorsqu'une position obtenue grâce à un récepteur GPS est transférée sur une carte apportée au système européen compensé Euro Datum (1950), la latitude du point doit être augmentée de 0,006 minute de latitude et sa longitude diminuée de 0,09 minute de longitude vers l'Est. Ce dernier écart correspond à peu près à une valeur de 150 mètres et cette correction, troublante coïncidence, est exactement le décalage constaté entre la position du *SeaMeWe3* selon le BEAmer et la position précise de ce câble au kilomètre 299. Comme si les enquêteurs du Bureau Enquêtes Accidents avaient transféré un point satellite directement sur une ancienne carte en ED50 sans prendre soin d'y apporter une quelconque correction ! Cette mauvaise localisation incita les enquêteurs à écarter sur le champ la possibilité d'une croche avec un câble sous-marin !

Précisons qu'il est extrêmement courant dans notre métier de poseur et réparateur de liaisons sous-marines de relever des câbles dont l'armure protectrice extérieure a été fortement endommagée par les trains de pêche des chalutiers. Dans de nombreux cas de câbles sous-marins agressés, «torturés», les mesures ont démontré que la propagation des signaux optiques à travers les fibres et l'alimentation des répéteurs n'avaient pas souffert de tous ces dommages extérieurs. Parfois aucune mise à la masse n'est détectée pas plus que tout autre dysfonctionnement aussi minime et fugace soit-il. Dans de telles circonstances il n'y aura aucun enregistrement de défaut. Dans d'autres cas plus sérieux, les fibres peuvent être contraintes entraînant une dégradation du signal. Cette atténuation si elle n'est pas très importante peut être rattrapée automatiquement par les lasers placés dans les répéteurs et passer inaperçue du personnel de quart. Les dysfonctionnements plus sérieux, perceptibles, sont enregistrés par les stations de surveillance.

Il y avait donc nécessité dans le cas qui nous intéresse de vérifier les enregistrements dans les stations de Penmarch et surtout dans celle de Goonhilly, plus proche du lieu du drame (30 kilomètres). De plus il n'y avait qu'un seul répéteur, le R5, (amplificateur des signaux optiques) entre cette position de croche possible et la côte britannique, contre quatre jusqu'à Penmarch. De ce fait, avec moins d'«obstacles» sur le trajet des fibres, un défaut fugace avait plus de chances d'être décelé et enregistré par la station de Goonhilly. C'est pourquoi j'avais préconisé aux enquêteurs de se rendre en priorité en Grande Bretagne pour interroger le directeur et personnel de quart de cette station. Il est vrai que trois années après le drame il y avait peu de chances que les stations aient conservé des enregistrements probants en archive.

Je fus aussi surpris d'apprendre que *British Telecom*, propriétaire de la moitié de ce segment S10.1, n'avait pas réagi fin janvier 2004, en avertissant les autorités françaises qu'il y avait un câble sous-marin leur appartenant dans la zone immédiate où le chalutier breton avait coulé mystérieusement. Surtout que ce drame avait été abondamment relaté dans les journaux britanniques pour s'être déroulé tout près de leurs côtes, avec intervention de leurs moyens de sauvetage.

Pour lever le doute et les soupçons qui planaient sur le *SeaMeWe3*, j'avais aussi conseillé aux enquêteurs de demander dans un deuxième temps aux autorités de maintenance des câbles sous-marins, d'envoyer un navire câblé sur zone pour procéder à un examen du fond et plus précisément suivre le câble *SeaMeWe3*. Actuellement tous les navires câblés destinés à la réparation des câbles possèdent un sous-marin embarqué de type ROV, filoguidé. Chaque véhicule est doté de bras manipulateurs, de sonar, de caméras et surtout d'un système TSS de détection de câble.

Cette vérification *in situ* n'a toujours pas été réalisée ! La priorité actuelle est donc d'aller sur place examiner l'état du *SeaMeWe3* sur le fond. S'il apparaît que le câble fut piégé et a été tiré dans l'Est à cet endroit, le doute quant à une croche prendrait alors de la consistance. Du moins il y aurait de fortes présomptions. Mais cette nouvelle donne ne prouverait pas à 100% que c'est la cause du naufrage. En effet, depuis sept ans, nombreux sont les chalutiers qui ont travaillé dans ce secteur, ratissant les fonds en long, en large et en travers ! A ce sujet le rapport du BEAmer fait état des constatations des plongeurs du «DISCOVERY» navire renfloueur : «...Celles (photos) prises par les équipes du DISCOVERY de STOLT, plus de six mois après, révèlent un relief transformé, avec des ridins conséquents ; elles montrent aussi qu'il y a eu des croches d'autres chaluts, aussi bien sur l'épave que sur le train de pêche» !!! Par contre, lors d'une nouvelle investigation sur le fond, si jamais le tracé du câble SEAMEWE3 s'avère être parfaitement rectiligne fidèle à son tracé de pose cela voudra dire que le chalut du *Bugaled Breizh* est passé sur le *Rock Armored Cable* sans l'accrocher puis le relâcher, ni l'égratigner et ne pourra être tenu pour responsable de cette dramatique fortune de mer. Il est regrettable que ce travail d'investigation sous-marine n'ait pas été exécuté dans les jours qui ont suivi la découverte de l'épave.

Surfant sur la vague de médiatisation de cette affaire, deux journalistes écrivirent un livre en 2007 au titre accrocheur : «**Secrets d'Etat autour d'un naufrage**» ...Au chapitre V «*Des pistes écartées*», on peut lire, page 138 :

Alors, que s'est-il passé avec le Bugaled Breizh ?

A-t-il subi une croche avec un élément naturel ?

Le Bugaled Breizh n'a pas «croché» :

- *Un rocher ? Le fond est sablonneux...*
- *Une épave ? Aucune n'est recensée sur zone.*
- *Un container entre deux eaux ? On retrouve toujours une trace.*
- ***Des câbles sous-marins ? Ils sont nombreux à passer à l'endroit du naufrage. Des câbles utilisés pour la téléphonie, la télévision ou l'informatique, reliant l'Angleterre à l'Europe. Mais tous sont enfouis à une faible profondeur, suffisante toutefois pour éviter qu'un chalut ne les croche.***

Grossière erreur, messieurs les journalistes ! En effet, l'erreur est de croire que tous les câbles sous-marins sont désormais ensouillés et ne présentent aucun danger pour les pêcheurs qui chalutent dans ces zones à risques.

Les pêcheurs doivent savoir que la pêche est la première cause des défauts survenant sur les câbles sous-marins. Le navire câblé de réparation «*Léon Thévenin*» n'a-t-il pas eu une année 2009 très besogneuse ?

Il fut absent de Brest 275 jours pour mener à bien 21 réparations sur différentes liaisons dans sa zone d'intervention, endommagées pour un bon tiers par des engins de pêche ! Le segment S10.1 du *SeaMeWe3* a été réparé 6 fois depuis sa mise en service, agressé par les chaluts des pêcheurs et une autre fois, en mars 2007 lors d'une forte tempête d'équinoxe, par l'ancre d'un cargo mouillée malencontreusement dans la tourmente par 100 mètres de fond, au kilomètre 200 (à partir de Penmarch). En relevant son ancre crochée dans le câble, le navire coupa franchement la liaison par arrachement ! Lors de sa réparation, une extrémité du câble fut retrouvée par le N/C «*Léon Thévenin*», à 7 kilomètres de sa position initiale !

Que dit la réglementation à propos de la protection des câbles sous-marins ? L'article 2 de la Convention Internationale du 14 mars 1884, toujours d'actualité, stipule ceci : «*La rupture ou la détérioration d'un câble sous-marin, faite volontairement ou par négligence coupable, et qui pourrait avoir pour résultat d'interrompre ou d'entraver, en tout ou partie, les communications télégraphiques est punissable, sans préjudice de l'action civile en dommages-intérêts*». «*...cette disposition ne s'applique pas aux ruptures ou aux détériorations dont les auteurs auraient eu que le but légitime de protéger leur vie ou la sécurité de leur navire après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour éviter ces ruptures ou détériorations*». Ces avertissements sont cités dans le «*Guide du navigateur*», (Volume 3, p.38), la Bible du marin, édité par le Service Hydrographique de la Marine.

Ce qui est dit n'est pas très explicite, il faut bien l'avouer. Disons qu'il n'y a aucun interdit au sens strict du terme, seulement des mises en garde. Cela peut se comprendre, le maillage de câbles sous-marins en Manche et plus particulièrement en Mer du Nord est si serré que les pêcheurs n'auraient plus de place disponible pour pêcher !

Dans le «*Guide du navigateur*» des recommandations nous rappellent aussi que «*Les câbles sous-marins dont la tension de rupture est souvent supérieure à 70 tonnes, sont normalement enterrés à un peu plus d'un mètre sous le fond de la mer. Cependant il existe des lieux où pour des raisons naturelles ou de relief (fonds rocheux, mouvements de fonds, affleurements de roches), le câble sous-marin ne peut être convenablement enterré et devient ainsi exposé. Les zones soumises aux mouvements de fonds ou à effleurement de roches sont des positions à risques car elles ne peuvent être déterminées avec précision : elles varient avec le temps et l'évolution des fonds sous-marins. Ceci implique donc une prudence extrême tout au long de la position du câble indiquée par la carte*». Ce même Guide insiste sur «*...le risque important de chavirage dû au poids d'un câble sous-marin extrêmement lourd ramené vers la surface par un filet ou un chalut*».

Sur une carte canadienne il était marqué : «*Les navigateurs éviteront de jeter l'ancre ou d'effectuer des opérations de fond à proximité des câbles sous-marins*»...

Telle autre carte papier, par exemple la française 6941, fac-simile de la carte anglaise GB442 «*De Lizard Point à Dartmouth*», éditée par le Service Hydrographique de la Marine, édition N°4 de 2004, le danger que représente les câbles sous-marins y est bien spécifié : «*Les navires sont tenus de ne pas mouiller ou chaluter à proximité des câbles sous-marins*» ou «*Mariners are advised not to anchor or trawl in the vicinity of submarine cables*». Ces nota ne sont pas des interdictions, simplement des mises en garde.

On peut constater que la traduction normale de «*Mariners are advised not to...*» est la suivante : «*Il est déconseillé aux marins de ...*» ou «*Il est recommandé aux marins de ne pas...*» or, certaines cartes françaises comportent une traduction différente, plus restrictive à mon sens : «*Les navires sont tenus de ne pas...*». Il y a une certaine ambiguïté, c'est le moins que l'on puisse dire !

Sur la carte française 6967 (GB 2565) «*De Staynes Head à Dodman Point*» couvrant la zone où a coulé le *Bugaled Breizh*, aucun nota spécifique sur le danger des câbles n'y figure. Ce qui est d'une totale incohérence et qui n'incite pas les pêcheurs à l'extrême prudence. J'en ai fait la remarque en 2007 à un responsable du SHOM qui a reconnu l'oubli de cet avertissement sur la carte 6967, m'assurant que cette erreur serait réparée sur la prochaine édition. Effectivement son édition N°4 de 2009 comporte la même mise en garde concernant les câbles sous-marins que celle notifiée sur la carte 6941 ! Il était temps...

Quant aux cartes électroniques qui tendent à remplacer les cartes «papier», elles ne comportent aucune indication de cette nature. Le ma-

rin est censé connaître toutes les avertissements donnés par le «Guide du Navigateur»...

En résumé, il est donc fortement déconseillé de chaluter à proximité et sur les câbles sous-marins mais il n'y a aucune interdiction formelle de le faire, sauf dans des zones bien précisées sur les cartes marine, notamment près du rivage et des atterrissements d'une liaison. Par contre il est interdit d'endommager un câble et plus précisément de le couper. C'est la seule obligation... Petite différence qui a son importance. Il est même demandé à un pêcheur qui crocherait un câble, de ne pas tenter de le relever mais de couper ses funes, d'abandonner ses appareils de pêche sur le fond et de signaler l'incident au propriétaire de la liaison. Ses pertes en matériels lui seront alors remboursées.

A ce sujet le «Guide du Navigateur» rappelle l'article 7 de la Convention Internationale du 14/03/1884, concernant la protection des câbles : «*Les propriétaires des navires qui peuvent prouver qu'ils ont sacrifié une ancre, un filet ou un autre engin de pêche, pour ne pas endommager un câble sous-marin, doivent être indemnisés par le propriétaire du câble.*»

Le Guide insiste sur ce fait et précise à la page suivante : «*Les navires, en particulier les chalutiers ne doivent pas hésiter à sacrifier leurs engins de pêche (qui leur seront remboursés).*» De plus ces câbles sont alimentés sous plusieurs milliers de volts et il peut s'avérer très dangereux de tenter de les couper une fois à bord du bateau de pêche : «*In all cases care should be taken to avoid damaging the cable. It is obligatory that gear should be sacrificed rather than risk such damage. No attempt should be made to cut the cable.*»



Serious risk exists of loss of life due to electric shock, or at least of severe burns, if any such attempt is made.» (The Mariner's Handbook NP 100 - eighth edition 2004.).

Je me souviens que dans les bars de St John (Terre-Neuve. Canada), havre de paix, port refuge où se retrouvaient

les équipages des navires câbliers et les pêcheurs de morue des Grands Bancs de Terre Neuve en escale de détente pour cause de violentes tempêtes au large, les dessous de verres, de bière ou tout autre breuvage qui requinque, étaient très spéciaux ! Au recto et au verso il était demandé aux pêcheurs de prendre soin des câbles sous-marins (voir photo ci-contre).

En Manche et Mer du Nord ainsi que sur le plateau continental les câbles tissent une véritable toile d'araignée sur le fond, bien positionnés sur les cartes marine et pratiquement tous ensouillés. Un nouveau câble posé en 2006, dénommé «**HUGO**» puisqu'il relie la Cornouailles britannique (Porthcurno) à Guernesey, passe à 30 mètres de la position de l'épave du **Bugaled Breizh!** Ce câble a été ensouillé...ce qui, rappelons-le encore une fois, ne fut pas le cas du **SeaMeWe3**, pratiquement au même endroit ! Sans doute que les moyens d'ensouillage mis en œuvre en 2006 étaient plus efficaces qu'en 1999.

Le 27 novembre 2009, un arrêt de la chambre d'instruction de la cour d'appel de Rennes a demandé un complément d'expertise concernant l'implication possible d'un sous-marin de l'OTAN en exercice à proximité du lieu du naufrage. Quel sera l'avis de l'expert à l'issue de sa mission fin mars 2010 ? Une bien difficile expertise en vérité s'il n'y a pas levée totale du Secret Défense OTAN pour bien localiser chaque sous-marin présent sur zone en ce 15 janvier 2004 à 12H25 précises, temps universel. Pourtant tout doit être mis en œuvre pour résoudre cette énigme qui ne doit pas demeurer un mystère.

L'instruction est relancée depuis juillet 2010, le même expert ayant rendu un nouveau rapport fin avril et émis une nouvelle hypothèse toujours en accord avec l'implication possible, à défaut d'être probable, d'un sous-marin. Cette fois le coupable pourrait être un Sous-marin Nucléaire d'Attaque de... l'US Navy !

Son raisonnement est le suivant : comme un cargo, le «Pacific Sandpiper», transportant des résidus nucléaires traités à l'usine de La Hague, devait appareiller de Cherbourg le 19 janvier 2004 à destination du

Japon, il se pourrait que les Etats Unis aient envoyé un de leurs SNA en reconnaissance dans le secteur en Manche Ouest à la mi-janvier et plus précisément le 15 de ce mois ! Pourquoi ? Tout simplement pour tester et espionner l'escorte militaire de surface et/ou sous-marine déployée par les autorités françaises et/ou nipponnes pour accompagner ce transport méritant une haute surveillance tout au long de son long et périlleux périple jusqu'au pays du soleil levant.

Cette venue en repérage des lieux et observation discrète, constituait une raison objective, motivée, toujours selon l'expert, par le fait que les USA avaient programmé de convoier en octobre 2004 un chargement de matières fissiles d'ogives nucléaires de fusées balistiques désarmées, des Etats Unis vers Cherbourg. Toujours est-il qu'au su de cette dernière conclusion de l'expert, les deux nouveaux juges, nommés en juin 2010, ont décidé en novembre de cette même année, qu'il fallait continuer dans cette voie et envoyer des commissions rogatoires internationales vers les USA et d'autres pays encore. Rappelons aussi qu'il y a toujours des soupçons persistants concernant le SNA britannique «Turbulent» ou le «Dolfjin», sous-marin classique néerlandais.

Notons aussi qu'un amiral qui occupa les plus hautes fonctions à la Préfecture Maritime de Brest quelques mois après le naufrage du **Bugaled Breizh**, affirmait récemment devant des journalistes qu'il ne croit pas du tout à l'implication d'un sous-marin dans ce drame de la mer ! Il assure aussi qu'il se dit sur les quais du Guilvinec que ce même chalutier avait croché pratiquement au même endroit quelque temps auparavant ! En sait-il plus qu'il ne veut bien le dire ? C'est une bonne question. J'ose espérer qu'il ne s'avance pas à la légère dans ses dires concernant cette dramatique affaire !

Enfin pour être complet, précisons qu'un récent et intéressant article paru dans «Mer et Marine» au début du mois de décembre 2010, intitulé «*Que penser de la thèse du sous-marin nucléaire d'attaque ?*» s'évertue à démontrer que la responsabilité d'un Sous-marin Nucléaire d'Attaque est jugée très peu vraisemblable, du fait des petits fonds existant dans la zone du naufrage. Pour donner du poids à ses dires, l'auteur s'appuie sur les profondeurs de sécurité réclamées par les manœuvres de tels submersibles. On rappelle que certains pétroliers peuvent avoir des tirants d'eau à pleine charge pouvant être voisins de 25 mètres... Ce qui laisse peu de place au sous-marin qui évoluerait sous un tel mastodonte par 80 mètres de fond ! Il est d'ailleurs surprenant qu'il y ait une zone d'exercice de sous-marins par des fonds aussi faibles et dans une zone très fréquentée par des navires de commerce et de pêche à l'entrée de la Manche !

Quoi qu'il en soit, s'il apparaît, au terme de cette relance de l'enquête, qu'aucun sous-marin, ami ou ennemi, n'était en manœuvre sous le **Bugaled Breizh**, il serait de bon sens que le **BEAmer** qui a émis l'hypothèse d'une croche molle du chalut dans du sable, diligente une investigation complémentaire. Il est nécessaire à mon avis de se pencher sur la thèse d'une croche possible avec le **SeaMeWe3** arguant du fait que ce bureau d'enquêtes techniques s'est trompé dans la localisation du câble et que ce décalage en longitude peut changer la donne.

Les intimes convictions des uns, les doutes et les certitudes des autres quant aux causes de cette tragédie ne sont pas convaincants. Il faut des preuves concrètes pour étayer les différentes thèses en contradiction.

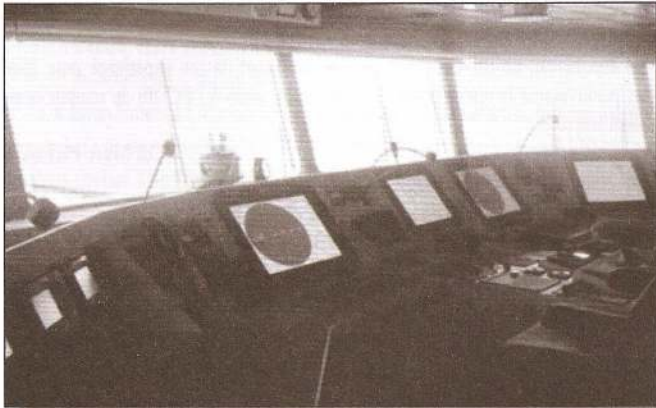
Les familles qui se sont portées parties civiles, se battent depuis sept longues années pour la recherche de la vérité. On comprend leur légitime douleur. C'est leur droit inaliénable de connaître la vérité des faits. Pour les aider enfin à faire leur deuil et aussi pour tirer les enseignements susceptibles de prévenir d'autres accidents du même type. Cinq marins ont perdu la vie. Il serait navrant que la justice décide de classer l'affaire, qu'un non lieu rende ce naufrage inexplicable sans approfondir la thèse d'une croche de câble sous-marin. On ne peut écarter cette hypothèse sans vérification *in situ* de l'état du câble sur le fond.

Que le **SeaMeWe3** soit en cause ou non dans cet accident de mer, le but de cette réflexion dans la recherche de la vérité peut aussi être une énième occasion de mettre en garde les pêcheurs chalutant dans les zones de câbles sous-marins. Qu'ils sachent que les câbles ne sont pas tous ensouillés et quand ils ne le sont pas, ils peuvent devenir des pièges sournois et fatals dans des conditions météo difficiles.

Cdt Michel BOUGEARD

ECDIS : LA RESPONSABILITÉ DU CAPITAINE EN CAS DE MAUVAISE UTILISATION

Forum ECDIS - ENSM MARSEILLE - janvier 2011



I. ETAT DES LIEUX

En cas d'accident nautique la responsabilité du capitaine est recherchée. Il est responsable de tout, c'est la grandeur du métier. Mais encore faut-il qu'il ait les moyens d'exercer pleinement cette responsabilité.

Ces dernières années, la pression sur lui s'est accrue, pour diverses raisons, dont certaines rappelées brièvement ici :

- importance de la sensibilité du public à la protection de l'environnement : image des «capitaines voyoux» dans l'opinion suite aux pollutions marines.
- tendance accrue des familles de victimes à aller devant les tribunaux pour obtenir réparation du préjudice, mais aussi pour connaître les circonstances précises de l'accident («faire son deuil»). On peut le regretter, mais c'est une réalité dont il faut tenir compte.
- brèche dans l'exonération de responsabilité en matière civile : suite à l'affaire du chalutier «La Normande», le capitaine peut maintenant être condamné non seulement au pénal, mais également au civil, c'est-à-dire qu'on peut lui demander réparation des préjudices subis.
- arrivée du VDR (Voyage Data Recorder), à l'origine boîte noire prévue pour permettre aux enquêteurs de déterminer les conditions dans lesquelles s'est produit un accident grave. En fait cet appareil est aussi utilisé par certaines Compagnies pour s'assurer de la bonne conduite du navire : de plus en plus souvent un disque dur d'enregistrement des données est installé.
- en parallèle et ses données sont transmises à la Compagnie à la suite de tout accident, même minime.
- développement des moyens de communication qui limitent l'autonomie du capitaine.

Et pourtant dans le même temps, le capitaine a perdu quelques moyens de défense :

- diminution de ses prérogatives concernant son rôle de représentant de la puissance publique : sans lien direct avec le sujet, cette évolution le rend moins indépendant vis-à-vis de son armateur, et donc diminue sa capacité à faire prévaloir ses vues.
- remise en cause de la présence de professionnels dans la composition des tribunaux maritimes commerciaux. On ne connaît pas encore précisément comment ces tribunaux vont continuer à fonctionner.

Quelques moyens nouveaux sont mis à sa disposition, mais ils ont presque toujours une contrepartie :

- le code ISM renforce son autorité, mais aussi sa responsabilité : il doit contrôler notamment les certificats STCW de son équipage, gérer une augmentation importante du nombre de procédures réglementaires, contrôler les temps de repos de son équipage, etc.
- la performance des appareils de navigation s'est améliorée, mais il doit s'assurer que ce matériel est correctement entretenu, et qu'il est correctement utilisé.

Le concept de l'«e-navigation», en cours de discussion à l'OMI, et dont l'ECDIS n'est qu'un des éléments, s'inscrit dans ce contexte.

Un des buts de l'ECDIS était d'«alléger la charge de travail» des officiers de quart (COMSAR 14), ou plus exactement de mieux gérer leur charge de travail (MSC 88), en particulier en supprimant à terme le travail fastidieux de correction des cartes. L'objectif poursuivi était l'amélioration de la sécurité de la navigation, la diminution des accidents. Actuellement on constate qu'il ne remplit pas entièrement ce rôle.

L'ECDIS apporte un plus en tant qu'aide à la navigation, mais amène de nouvelles responsabilités à assumer :

- contrôle de l'état du matériel et de sa mise à jour,
- contrôle de sa bonne utilisation.

De plus il faut signaler qu'au cours de la 56^{ème} session du Sous-comité NAV de l'OMI, il a été suggéré de connecter les informations de l'ECDIS, y compris le journal électronique, au VDR. En cas d'accident, même s'il n'a rien à voir avec l'ECDIS, nul doute qu'une mauvaise utilisation de cet appareil jouera en défaveur du capitaine.

Pour que l'ECDIS remplisse parfaitement son rôle, et ne soit pas uniquement un élément de plus à sa charge, il importe que le capitaine ait les moyens de :

- s'assurer que ses officiers passerelle maîtrisent parfaitement cet outil. Pour cela il devra contrôler la possession du certificat STCW ad hoc par l'utilisateur. De plus, une passation de service d'une durée suffisamment longue devra permettre à tout officier passerelle d'avoir une bonne connaissance du matériel spécifique en place à bord.
- contrôler sa bonne utilisation : cela ne lui sera possible que s'il a lui-même reçu cette formation.
- s'assurer du maintien en bon état de l'appareil et de sa tenue à jour.

3. QUELQUES PROPOSITIONS DE MESURES À METTRE EN ŒUVRE

Par l'armateur :

1. associer pleinement les capitaines lors de l'agencement des passerelles des nouveaux navires, ou l'installation de nouveaux matériels. Les associer au choix du type de matériel. C'est généralement le cas, mais il est important de le souligner ici.
2. équiper dans la mesure du possible les navires d'une même compagnie avec des appareils d'un même fabricant.
3. assurer une formation aux capitaines, d'une part en leur permettant de suivre une formation généraliste, mais cela devrait être rendu obligatoire par STCW, d'autre part en leur faisant suivre un stage chez le fabricant.
4. soulager leur travail et celui de leurs officiers, en réduisant la tonne de paperasse qui leur est demandée actuellement : les rapports de voyage, par exemple, devraient pouvoir être automatiquement générés et transmis par l'ECDIS.
5. leur donner les moyens de refuser l'embarquement d'un officier n'ayant pas suivi un stage chez le constructeur, ou au moins d'exiger une passation de suite suffisamment longue.



Par les fabricants :

1. tenir le plus grand compte des retours d'expérience des utilisateurs.
2. assurer des formations aux officiers sur le matériel fourni, pas uniquement au moment de sa mise à bord. L'idéal est de fournir des formations sur simulateur.
3. tenir les compagnies au courant des évolutions du matériel.

Par l'OMI :

1. s'inspirer des retours d'expérience des utilisateurs pour établir des prescriptions à respecter par les constructeurs. Faciliter et tenir le plus grand compte des retours d'expérience des utilisateurs. Pour cela s'engager à respecter la plus grande confidentialité pour les rédacteurs.
2. établir des prescriptions allant dans le sens d'une uniformisation des différents appareils, et d'une simplification de leur utilisation.
3. exiger un certificat spécifique en plus du certificat générique, à l'image de ce qui se pratique semble-t-il dans l'aéronautique.

Par l'Administration :

1. imposer un contrôle annuel de l'installation, à l'instar du système SMDSS.
2. saisir l'occasion de ces visites pour répertorier les incidents (Cf projet de circulaire MSC 88).
3. s'assurer du respect des prescriptions de l'OMI, en ayant conscience que le Capitaine, s'il est responsable de tout, n'est pas toujours coupable...

Par le capitaine :

1. intégrer l'ECDIS dans les consignes passerelles.

2. briefier régulièrement son équipe passerelle sur l'utilisation et les risques liés à l'ECDIS. En particulier, il devra mettre en garde les jeunes officiers sur un excès de confiance dans cet appareil. Un grand danger est certainement celui-là : que le virtuel remplace la réalité. Que l'image observée à l'écran paraisse plus importante aux yeux du navigateur que celle qu'il voit à travers les vitres de la passerelle. Car comme chacun sait, l'informatique ne se trompe jamais...
3. S'assurer de la bonne connaissance du matériel par tous les officiers passerelle. Ceci pourra être fait au moyen de la fiche premier embarquement demandée par l'ISM.
4. Signaler tous les incidents liés à l'utilisation de l'ECDIS via le système sécurité ISM (retour d'expérience) : ces informations devraient être mises à disposition de l'OMI afin d'établir des prescriptions qui les prennent en compte. L'AFCAN, qui est conseiller technique de la délégation française, peut également servir de relais.

En conclusion, un capitaine doit pouvoir faire part de son expérience pour faire évoluer positivement la réglementation, et permettre enfin à l'ECDIS de remplir complètement son rôle.

Cdt Marc PRÉBOT

O.M.I. : 88^{ÈME} SESSION DU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ (M.S.C.)

La 88^{ème} session du Comité de la sécurité maritime s'est tenue à Londres du 24 novembre au 3 décembre 2010, sous la présidence de M. Neil Ferrer (Philippines).

Notre collègue F.X. Pizon, membre de la délégation française, nous fait le compte-rendu de ce MSC 88.

TRAVAUX DU MSC 88

Seuls les points de l'ordre du jour qui retiennent particulièrement l'attention de l'AFCAN seront développés, notamment :

- les LRIT (Long Range Identification Tracking)
- la sûreté et la piraterie

I. INTRODUCTION - ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

116 Etats Membres, 3 Membres associés et 54 représentants et observateurs d'institutions spécialisées des Nations Unies, d'observateurs d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales ont participé à cette 88^{ème} session du Comité de la Sécurité maritime.



Terrasse du siège de l'O.M.I.

II. DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI, Y COMPRIS LES RÉSULTATS DE LA CONFÉRENCE STCW DE 2010

Le Comité a noté et pris les mesures requises suite :

- aux décisions des 104^{ème} et 105^{ème} sessions ordinaires du Conseil.
- aux résultats de la 36^{ème} session du Comité de la simplification des formalités (FAL).
- aux résultats de la 61^{ème} session du Comité de la protection de l'environnement (MEPC).

et a examiné :

- les résultats des travaux de la 60^{ème} session du Comité de coopération technique (point 14 de l'ordre du jour).
- les résultats de la Conférence STCW de 2010 (point 13 de l'ordre du jour).

III. EXAMEN ET ADOPTION D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

Adoption d'amendements à la Convention SOLAS de 1974

Chapitre II-1

Règle 41 - Source principale d'énergie électrique et systèmes d'éclairage

Chapitre II-2

Règle 7 - Détection et alarme

Chapitre V

Règle 18 - Approbation, contrôle et standards de performance des systèmes de navigation et des enregistreurs de données de voyage (VDR)

Règle 23 - Dispositifs de transfert de pilotes

Date d'entrée en vigueur de ces amendements : 01 juillet 2012

Adoption d'amendements à la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs

Date d'entrée en vigueur de ces amendements : 01 janvier 2012

Adoption d'amendements au recueil FSS

Date d'entrée en vigueur de ces amendements : 01 juillet 2012

Adoption du Code International de 2010 pour l'application des méthodes d'essai au feu (Code FTP de 2010)

Date d'entrée en vigueur de ce code : 01 juillet 2012

IV. MESURES POUR RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME

Aujourd'hui, dans un pays de l'U.E. où les formulaires OMI sont rarement acceptés, il faut établir des déclarations d'entrée différentes pour deux ports distants de quelques heures de mer. Souhaitons que la voie électronique puisse devenir réglementaire, et utilisable. Il y a lieu de noter enfin la recherche de l'amélioration des moyens pour la prise en compte des passagers clandestins dont aucun pays ne souhaite s'encombrer.

Résultats des travaux du FAL 36

Accomplissement des formalités concernant les navires par voie électronique.

Formalités relatives à l'arrivée, au séjour et au départ des personnes : Application et révision des Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolution A.1027(26)).

Permissions à terre et accès aux navires.

Application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS.

Meilleures pratiques pour garantir la robustesse de la chaîne logistique maritime.

Navires spéciaux.

Recommandations relatives au programme de respect et de mise en application des dispositions dans le cadre des évaluations de la sûreté des installations portuaires.

Navires sans pavillon.

Élaboration d'un manuel sur la sûreté des ports et des navires.

Meilleures pratiques pour les programmes d'habilitation de sûreté des transports internationaux et nationaux.

Rapport du groupe de travail sur la sûreté maritime, y compris les actes de piraterie et les vols à main armée (MSPWG)

Soumission de renseignements liés à la sûreté avant l'entrée du navire au port.

Révision des Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin.

V. NORMES DE CONSTRUCTION DES NAVIRES NEUFS EN FONCTION D'OBJECTIFS (GBS)

Ayant atteint son objectif initial, les vraquiers, ce processus très lourd court actuellement sur son erre, mais concernera à terme tous les navires.



Le Comité a décidé que les travaux sur les normes en fonction d'objectifs devaient se poursuivre notamment par l'établissement du projet de texte définitif des directives générales pour l'élaboration de normes en fonction d'objectifs.

Pour le Comité, il s'agit d'un projet à long terme au cours duquel il

faudra examiner un certain nombre de questions restées en suspens, telles que le rôle de la FSA dans le contexte des normes en fonction d'objectifs, la disponibilité de données et de statistiques en la matière et l'élargissement de la portée des normes pour qu'elles ne se limitent pas aux normes de construction.

Le Comité a demandé au Secrétariat de soumettre au MSC 89 la liste de tous les documents que le Comité avait décidé de ne pas examiner avant l'achèvement des normes en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers.

VI. QUESTIONS RELATIVES AU SYSTÈME LRIT (*Long Range Identification and Tracking system*)

Le système LRIT fonctionne, mais les vrais problèmes commencent à se poser : les Etats-membres qui n'exercent pas de surveillance maritime au large et ont un nombre élevé de navires immatriculés dans leur registre trouvent la facture élevée, et la faible utilisation du système inquiétante pour l'avenir.

C'est presque un rituel maintenant, la Grèce et la Turquie utilisent chaque fois les LRIT pour s'affronter par déclarations interposées. Mais tant qu'on en reste là...

Progrès réalisés depuis le MSC 87 en ce qui concerne la mise en place et les essais des centres de données LRIT et l'exploitation du système LRIT

Renseignements communiqués à l'Organisation et mise en place des centres de données.

Fournisseurs de services d'applications (ASP) habilités à effectuer des essais.

Renouvellement des certificats ICP.

Questions relatives à l'exploitation du serveur du DDP, y compris la mise en place d'un site de reprise sur sinistre.

Mise en place d'un mécanisme de diffusion en vue de la fourniture de renseignements LRIT aux forces de sécurité opérant dans les eaux du golfe d'Aden et de l'océan Indien occidental.

Déclarations

À l'issue de l'examen des questions concernant la mise en place et les essais des centres de données et l'exploitation du système LRIT depuis le MSC 87, la délégation turque a fait une déclaration au sujet des renseignements qui devaient être actualisés dans le DDP en application des dispositions du paragraphe 11.2.2 des Normes de performance révisées.

En réponse à la déclaration faite par la délégation turque, la délégation grecque a indiqué que son pays avait téléchargé les zones géographiques de ses eaux intérieures dans le DDP conformément aux prescriptions de la règle V/19-1 de la Convention SOLAS et des Normes de performance révisées.

En raison des renseignements fournis par certains Gouvernements contractants à la Convention SOLAS au sujet de la faible utilisation du système LRIT, la délégation bahamienne a exprimé à nouveau ses préoccupations sur la viabilité opérationnelle et financière à long terme du système LRIT.

61 des 159 Gouvernements contractants à la Convention SOLAS n'ont communiqué aucun ou seulement une partie des renseignements spécifiés à la règle V de la Convention SOLAS et aux Normes de performance révisées. En conséquence, le Comité a prié le Secrétaire général de rappeler à ces Gouvernements leur obligation de communiquer les renseignements et de les inviter à le faire dès que possible.

VII. CONCEPTION ET EQUIPEMENT DU NAVIRE

(rapport du Sous-comité DE sur les travaux de sa 53^{ème} session et questions urgentes découlant de sa 54^{ème} session)

Questions urgentes découlant de la 54^{ème} session du Sous-comité.

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1381 sur les Directives relatives à l'ouverture des portes étanches à l'eau à bord des navires à passagers pendant la navigation.

VIII. RADIOCOMMUNICATIONS ET RECHERCHE ET SAUVETAGE

(rapport du Sous-comité COMSAR sur les travaux de sa 14^{ème} session).

IX. PRÉVENTION DE L'INCENDIE

(rapport du Sous-comité FP sur les travaux de sa 54^{ème} session).

Le Comité a approuvé les circulaires suivantes
o MSC.1/Circ.1384 : Directives pour la mise à l'essai et l'approbation des dispositifs fixes d'extinction à mousse à haut foisonnement.

- o MSC.1/Circ.1386 : Amendements aux Directives révisées pour l'approbation de dispositifs fixes d'extinction de l'incendie à base d'eau équivalents pour les locaux de machines et les chambres des pompes à cargaison.
- o MSC.1/Circ.1387 : Directives révisées pour l'approbation des dispositifs fixes d'extinction de l'incendie à base d'eau à usage local destinés à être utilisés dans les locaux des machines de la catégorie.
- o MSC.313(88) : Amendements aux Directives pour l'utilisation de tuyaux en matière plastique à bord des navires.

X. APPLICATION DES INSTRUMENTS PAR L'ÉTAT DU PAVILLON

(rapport du Sous-comité FSI sur les travaux de sa 18^{ème} session)

XI. SECURITE DE LA NAVIGATION

(rapport du Sous-comité NAV sur les travaux de sa 56^{ème} session)

Craignant de se faire dépasser dans la course à l'utilisation du passage de l'Arctique, le Canada a nettement oublié les procédures de l'OMI dans l'établissement d'un système de compte-rendu pour les navires. Le rappel à l'ordre a été très net, mais le Canada a obtenu l'officialisation du système, en raison de son intérêt indiscutable. On notera une résurgence du conflit des Malouines à propos du Service mondial d'avertissements de navigation. L'Argentine a reçu un soutien net des pays de l'Amérique du Sud, et après l'intervention du Royaume-Uni, le Comité a sifflé la fin de la récréation en rappelant au règlement.

Adoption de nouveaux dispositifs de séparation du trafic :

1. "Au large des côtes ouest de la Norvège".
2. "Au large des côtes sud de la Norvège".

Modification de dispositifs de séparation du trafic existants :

1. "Au large de Feistein" (supprimé).
2. "Dans le pas de Calais et les eaux adjacentes".
3. "Au large de la côte sud-ouest de l'Islande".

Mesures d'organisation du trafic autres que des dispositifs de séparation du trafic :

1. nouvelle zone à éviter dans l'océan Atlantique, "Au large des côtes du Ghana" ;
2. nouvelle route en eau profonde "Aux abords du nouveau port du Roi Abdallah sur la côte nord de la mer Rouge" et zone de prudence connexe ;
3. amendements à la Zone à éviter existante "Au large de la côte sud-ouest de l'Islande" ;
4. amendements à la route en eau profonde existante qui fait partie du dispositif de séparation du trafic "Dans le pas de Calais et les eaux adjacentes" ;
5. nouvelle mesure recommandée provisoire applicable au détroit de Singapour.



Mise en application des mesures d'organisation du trafic adoptées :

Le 1^{er} juin 2011 à 00 h 00 UTC.

Nouveaux systèmes obligatoires de comptes rendus de navires

- o "Dans le Sund entre le Danemark et la Suède" (SOUNDREP) au 1^{er} septembre 2011.

- o "Dans le détroit de Torrès et la route intérieure des récifs de la Grande-Barrière" (REEFREP) au 1^{er} juillet 2011.
- o "Au large de la côte sud et sud-ouest de l'Islande" (TRANSREP) au 1^{er} juin 2011.

Déplacement de 50 milles vers le sud de la limite de la zone périodique d'hiver au large de la pointe méridionale de l'Afrique.

Sur proposition de l'Afrique du Sud.

Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien.

Le Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2010. Ce règlement exige des navires battant pavillon étranger qu'ils s'inscrivent auprès de la Garde côtière canadienne et qu'ils lui envoient des comptes rendus lorsqu'ils traversent cette zone, le non-respect de ce règlement étant passible de sanctions pénales et d'une lourde amende.

Avec les précautions oratoires nécessaires, la majorité des délégations a estimé que le Canada aurait dû d'abord présenter sa proposition à l'Organisation. La délégation des Etats-Unis a souligné que l'OMI était le seul organe international compétent pour élaborer des directives et des critères pour les règlements applicables aux systèmes de comptes rendus de navires au niveau international et la Convention SOLAS n'autorisait pas d'adoption unilatérale de ce type de systèmes obligatoires de comptes rendus de navires.

Avertissements de navigation concernant des opérations qui compromettent la sécurité de la navigation.

La délégation argentine a fait une déclaration relative aux "violations délibérées et réitérées par le Royaume-Uni des règlements de l'OMI" en procédant régulièrement à des tirs de missiles dans l'atlantique sud-est où l'Argentine est coordonateur du NAVAERA VI.

La délégation du Royaume-Uni a fait une courte réponse à celle de la délégation argentine, précisant que les tirs de missiles sont effectués depuis 28 ans dans le cadre d'exercices militaires biennuels à l'intérieur des eaux territoriales des îles Falkland, et que les informations relatives sont en accès libre.

Les délégations de Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Cuba, Équateur, Mexique, Panama, Pérou, République bolivarienne du Venezuela et Uruguay ont appuyé la déclaration de la délégation argentine, en particulier sur la nécessité de se conformer aux prescriptions de la résolution A.706(17), et des circulaires MSC/Circ.893 et MSC.1/Circ.1225. Ayant pris note des déclarations de l'Argentine et du Royaume-Uni, ainsi que des observations formulées par les autres délégations, le Comité a prié instamment les États Membres de continuer à se conformer aux prescriptions de la résolution A.706(17), intitulée "Service mondial d'avertissements de navigation" et aux recommandations des circulaires MSC/Circ.893 et MSC.1/Circ.1225 sur les avertissements de navigation concernant des opérations qui compromettent la sécurité de la navigation.

XII. MARCHANDISES DANGEREUSES, CARGAISONS SOLIDES ET CONTENEURS

(Questions urgentes découlant de la 15^{ème} session du Sous-comité DSC)

Transport des fines de minerai de fer.

Deux vraquiers ont fait naufrage récemment, causant au total la perte de 33 vies humaines en l'espace de 12 jours. Les faits, rapportés par INTERCARGO montrent les dangers et les risques associés aux cargaisons qui peuvent se liquéfier, et qu'en plus, certains affréteurs et capitaines de navires ont été soumis à des pressions importantes qui les ont amenés à accepter les déclarations et les rapports d'essais d'un transporteur sans avoir pu vérifier la documentation et les processus de mise à l'essai provenant d'inspecteurs indépendants.

Le Comité a invité les Gouvernements Membres et les organisations internationales à soumettre des renseignements utiles au Sous-comité DSC examen afin qu'il prenne les mesures appropriées.

XIII. NORMES DE FORMATION ET DE VEILLE

(rapport du Sous-comité STW sur les travaux de sa 41^{ème} session)

Conférence de 2010 des parties à la Convention Internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, sur la délivrance des brevets et sur la veille.

Cette conférence s'est tenue à Manille (Philippines) du 21 au 25 juin 2010, et a adopté à l'unanimité les Amendements de Manille à la Convention internationale de 1978 et les résolutions suivantes :

1. Résolution 3 : Témoignage de gratitude au gouvernement hôte.
2. Résolution 4 : Dispositions transitoires et mise en application rapide.
3. Résolution 5 : Vérification des brevets d'aptitude et des visas.
4. Résolution 6 : Normes de formation et de délivrance des brevets et niveaux des effectifs des navires.
5. Résolution 7 : Promotion des connaissances techniques, des aptitudes et du professionnalisme des gens de mer.
6. Résolution 8 : Élaboration de directives pour la mise en œuvre des normes internationales d'aptitude médicale applicables aux gens de mer.
7. Résolution 9 : Révision des cours-types existants publiés par l'Organisation maritime internationale et élaboration de nouveaux cours-types.
8. Résolution 10 : Promotion de la coopération technique.
9. Résolution 11 : Mesures visant à garantir la compétence des capitaines et des officiers des navires exploités dans les eaux polaires.
10. Résolution 12 : Comment susciter de nouvelles vocations pour les professions maritimes et veiller à ce que les gens de mer ne quittent pas le secteur maritime.
11. Résolution 13 : Logement des élèves stagiaires.
12. Résolution 14 : Promotion de la participation des femmes dans le secteur maritime.
13. Résolution 15 : Modification et révision futures de la Convention et du Code STCW.
14. Résolution 16 : Contribution de l'Organisation internationale du Travail.
15. Résolution 17 : Rôle de l'Université maritime mondiale, de l'Institut de droit maritime international de l'OMI et de l'Académie maritime internationale pour la sécurité, la sûreté et l'environnement (IMSSEA) dans la promotion de normes maritimes améliorées.
16. Résolution 18 : Année des gens de mer.
17. Résolution 19 : Journée des gens de mer.

XIV. SOUS-PROGRAMME D'ASSISTANCE TECHNIQUE DANS LE DOMAINE DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ MARITIMES

Création de centres de recherche et de sauvetage maritimes dans la région de l'Afrique

Deux centres régionaux de coordination de sauvetage maritime (RMRCC) ont été créés en Afrique de l'Est et australe et sont opérationnels, ainsi que six centres secondaires couvrant les Comores, Madagascar, le Mozambique,



la Namibie, la République-Unie de Tanzanie et les Seychelles. En Afrique de l'Ouest et du Centre, deux centres de coordination de sauvetage maritime (MRCC), au Nigéria et au Libéria, et trois centres secondaires de sauvetage maritime (MRSC), en Côte d'Ivoire,

au Ghana et au Togo, ont été mis en place et sont opérationnels. Quatre MRSC au Bénin, en Gambie, en Mauritanie et en Sierra Leone sont en cours d'installation.

XV. RENFORCEMENT DES CAPACITÉS POUR LA MISE EN ŒUVRE DE NOUVELLES MESURES

XVI. RÔLE DE L'ÉLÉMENT HUMAIN

Difficulté de la traduction : le terme français "culture juste" utilisé par les traducteurs officiels de l'OMI rend imparfaitement le sens du terme anglais "just culture", en raison des connotations du terme dans le langage français courant. Quoiqu'il en soit, l'étude présentée par le Royaume-Uni présente beaucoup d'intérêt pour les capitaines, qui rencontrent régulièrement des contradictions dans la réflexion, entre l'analyse claire de la situation présente et la jurisprudence ou les réactions de la direction d'un armement.

Guide sur le comportement humain dans le secteur des transports maritimes - développement d'une culture juste

Le Royaume-Uni (MSC 88/16/1) a fourni des renseignements et des conclusions sur le grand intérêt pour la sécurité et le commerce de développer et d'intégrer une culture véritablement efficace à l'échelle de tout le secteur maritime, lesquels découlent d'un vaste programme de recherche sur l'élément humain mandaté par le Royaume-Uni et publié dans "L'élément humain - Guide sur le comportement humain dans l'industrie des transports maritimes".

XVII. ÉVALUATION FORMELLE DE LA SÉCURITÉ.

XVIII. PIRATERIE ET VOLS À MAIN ARMÉE À L'ENCONTRE DES NAVIRES.

Hormis les conseils de prudence, de mesures préventives et la transmission des cas de piraterie, l'OMI ne peut guère faire plus contre la piraterie. Toutefois, l'OMI qui déconseille fortement le recours à des gardes civils armés, ne prend pas encore en considération l'aspect juridique de cette pratique qui se répand de plus en plus et qui met directement en cause la responsabilité du Capitaine.

Le Comité a noté que le nombre des actes de piraterie et de vols à main armée perpétrés à l'encontre des navires qui avaient été signalés à l'Organisation et qui étaient survenus au cours de la période allant du 1er janvier au 30 septembre 2010 s'élevait à 325, contre 301 pour la période allant du 1er janvier au 30 septembre 2009, ce qui représentait une augmentation de 7,4 %. Selon de nombreux rapports reçus, les équipages ont été victimes d'attaques commises avec violence par des groupes de cinq à dix personnes munies d'armes blanches ou d'armes à feu. Au cours de la période considérée, deux membres d'équipage ont été tués et 49 membres d'équipage ont été blessés ou agressés. Environ 717 ont été pris en otage ou kidnappés et on est encore sans nouvelles de deux navires et de leurs équipages.

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1390 :

- o Recommandations destinées aux agents de sûreté de la compagnie.
- o Préparation de la compagnie et de l'équipage à l'éventualité d'un détournement par des pirates.

XIX. SÉCURITÉ DES NAVIRES POUR MARCHANDISES DIVERSES.

XX. MISE EN ŒUVRE DES INSTRUMENTS ET QUESTIONS CONNEXES.

XXI. RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS.

XXII. APPLICATION DES DIRECTIVES DES COMITÉS.

XXIII. PROGRAMME DE TRAVAIL

La Chine est résolument allergique à l'idée qu'un pays tiers puisse localiser la position de ses navires. Pour affirmer avec davantage de force cette idée, le chef de la délégation chinoise a déclaré que contrairement aux usages, il avait recours à l'anglais pour être certain que l'opposition de la Chine à l'interrogation des balises AIS par satellite soit parfaitement comprise par tous. C'est tout à fait inhabituel, mais efficace.

Dans un document présenté par le Chili, apparaît la nécessité de surveiller l'AIS-AtoN dans des zones reculées. Le Chili suggère que, pour les besoins de la surveillance de l'AIS-AtoN, les aides à la navigation éloignées qui ne se trouvent pas dans la zone de couverture des stations de base côtières soient surveillées au moyen de l'AIS par satellite ou d'autres systèmes de surveillance.

Le Chili propose de réaliser des essais sur le fonctionnement et les avantages de l'AIS par satellite, qui seront présentés au Sous-comité NAV, afin que le MSC 89 puisse évaluer leurs résultats et qu'il soit possible d'élargir la portée du programme du travail actuel de ce Sous-comité sur les aides à la navigation AIS par satellite.

XXIV. ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2011.

Le Comité a réélu à l'unanimité M. Neil Ferrer (Philippines) Président et M. Christian Breinholt (Danemark) Vice-président pour 2011.

XXV. DIVERS.

• Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS)

Le Comité a rappelé que le Secrétariat avait commencé à mettre au point le Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) en juillet 2005 et que ce système permettait, d'une part, au public d'accéder à un ensemble de données recueillies par le Secrétariat et, d'autre part, aux États Membres de saisir directement des données.

• Modification de l'Accord sur le système de balisage maritime de l'AIMS (1982)

Le Comité a adopté le nouveau système révisé de balisage maritime de l'AIMS et a approuvé la circulaire SN.1/Circ.297 correspondante.

• Anomalies de fonctionnement identifiées dans le cadre des ECDIS.

Au cours de ces neuf derniers mois, deux avertissements de zone NAVAREA ont été diffusés pour signaler aux navigateurs que certains systèmes ECDIS présentait des anomalies de fonctionnement qui affectent le comportement de l'affichage et de l'alarme, en particulier, dans les configurations de système. De l'avis de l'OHI, il serait irréaliste de penser que du matériel informatique sophistiqué, comme les ECDIS, puisse être installé à bord des navires sans avoir à être mis à niveau au cours de sa durée de vie utile. Le Comité a en conséquence approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1391 relative aux anomalies de fonctionnement identifiées dans le cadre des ECDIS.

OÙ L'ON REPARLE DE POLLUTION, DE CAUTION ET D'AMENDE

L'affaire du Vytautas, cargo lithuanien condamné pour pollution volontaire par le tribunal de Brest en première instance à 700.000 € d'amende (l'armateur avait déjà payé une caution de 400.000 €) vient de trouver son épilogue devant la cour d'appel de Rennes qui a éteint les poursuites aux motifs que l'affaire avait déjà été jugée au tribunal de Klaipeda avec paiement d'une amende de moins de 23000 € pour pollution involontaire (application de la convention de Montego Bay, remboursement des 400.000 €). Les juges étrangers n'ont pas forcément la même analyse que nos tribunaux français.

Le télégramme de Brest et le Marin sous la plume d'Alain LE BLOAS et Bernard JEGOU ont rendu compte des faits.

Pour nous, à l'AFCAN, cela amène les réflexions suivantes :

Pour les navires battant pavillons européens, même si les négociations en cours pour une harmonisation des législations



photo shipspotting

en matière de pollution marine aboutissent, il y aura toujours l'appréciation des juges quant aux circonstances ayant entraîné la pollution et ses conséquences éventuelles. (accidentelles, involontaires ou volontaires). Plus la pollution sera lointaine et moins l'opinion publique sera émue.

Les navires CEE et hors CEE ont, évidemment tout intérêt à faire jouer cette fameuse

convention de Montego Bay en fonction de leur législation propre. Et si la compagnie et le pays du pavillon ne réagissent pas, on risque, vu le montant des amendes françaises de voir nos quais encombrés de navires abandonnés sans compter le problème humain des équipages.

Cdt Christian LOUDES

ABORDAGE PAR TEMPS CLAIR !

Traduction libre par le Cdt J.P. DALBY du MAIB Safety Digest 5/20093

LES FAITS :

Un porte-conteneurs feeder de taille moyenne faisait route à l'est à environ 16 nœuds lorsqu'il heurta un petit bateau de pêche faisant route au sud-sud-ouest. Les conditions étaient presque parfaites – c'était une belle journée bien ensoleillée avec une excellente visibilité et des vents faibles.

Le capitaine du porte-conteneurs était assis à la passerelle assurant le quart seul lorsqu'il vit un petit écho sur son radar à environ 5 milles. Il se rappelle avoir regardé par les sabords pour observer à l'œil nu la cause de l'écho et d'avoir été ébloui par le reflet du soleil miroitant sur la mer, malgré les écrans pare-soleil en place. Il ne prit conscience d'avoir à manœuvrer qu'après la collision.

Le pêcheur avait bien travaillé plus tôt dans la journée et ses deux membres d'équipage étaient sur le pont à ramander un chalut. Les deux autres filets étaient à l'eau et le bateau de pêche montrait ses marques de pêche, bien que d'une façon incorrecte. Un peu plus de 10 minutes avant la collision, le patron se rendit à la passerelle et vit l'écho d'un navire marchand à 3 à 4 milles. Il jugea la situation et pensant qu'il n'y avait pas de risque de collision retourna à l'arrière pour continuer à réparer le filet. Il ne continua pas à observer le navire approchant.

Quelques secondes avant l'abordage, le matelot du chalutier leva les yeux et vit un mur d'eau qui s'approchait. Il était trop tard pour une action évasive et les navires entrèrent en collision. Le bateau de pêche subit des avaries sérieuses, le pont fut submergé quelques instants. L'un des marins eut une blessure légère; les deux pêcheurs eurent la chance de ne pas être balayés par dessus bord quand leur navire gita sur bâbord.



Heureusement l'eau s'évacua rapidement et le navire se redressa, sans entrée d'eau significative. Il était maintenant incapable de manœuvrer et le patron dut sortir la porte de la passerelle de ses gonds pour envoyer un "Mayday". Plusieurs navires dans les environs répondirent et il fut remorqué sans problème au port. Le porte-conteneurs n'eut, lui, que des dégâts légers.

LES LECONS :

1. Sans conteste, ce cas prouve que deux navires en rapprochement en route de collision, sans aucune veille de part et d'autre, conduit inévitablement à un abordage. La pratique du quart seul sur le navire marchand allié à une période sans aucune veille sur le bateau de pêche, signifie qu'aucun des deux navires n'effectuait de veille attentive, ni ne contrôlait l'approche de l'autre navire. C'est l'exemple parfait qui montre que cette veille est si importante.
2. L'ajout d'un veilleur supplémentaire aiderait à éviter des situations où un officier de quart, seul, devient dans l'incapacité de faire la veille, ceci étant avantageux en tout temps, pas seulement de nuit ou par visibilité réduite. Bien que le patron du bateau de pêche savait que le navire approchait, il est possible : qu'il ait été distrait par son travail de ramendage; qu'il ait été fatigué après une période active de pêche; que les excellentes conditions météo lui aient donné une fausse impression de sécurité; ou tout simplement qu'il ait pensé qu'étant le navire privilégié, le navire de commerce changerait de route. Une chose est sûre dans ce cas : les marques de pêche ne créent pas un champ de force magique qui évitera que les autres navires vous abordent. Ne pas présumer qu'un navire en approche assure une veille attentive, ou peut être même vous a vu et s'écartera sûrement.
3. Le porte-conteneurs était équipé de moyens modernes d'aides à la navigation, dont une alarme de quart et deux radars ARPA avec "zones de sécurité". Le radar du bateau de pêche bien que n'ayant pas les capacités ARPA, disposait aussi d'une fonction "zone de sécurité", et là aussi il y avait une alarme de quart disponible. Quoiqu'il en soit, aucune de ces sécurités n'a été utilisée le jour de l'abordage, peut-être en raison du faible trafic dans la zone et de l'excellente visibilité. De tels outils peuvent aider à prévenir les accidents, particulièrement si un officier de quart devient distrait ou incapable d'assurer la veille, mais ces outils ne sont utiles que s'ils sont utilisés...donc faites le !

FEU DANS UNE CABINE DE CAMION LA VIGILANCE ET L'ENTRAÎNEMENT ÉVITENT LE PIRE

Traduction libre par le Cdt J.P. DALBY du MAIB Safety Digest /20093

LES FAITS :

Par une belle journée d'été l'embarquement des véhicules sur un ferry transManche venait de se terminer. Le saisissage des véhicules avait été vérifié et la passerelle informée, les préparatifs d'appareillage étaient bien avancés pour une autre traversée de routine. Les choses étaient sur le point de changer !

Il était environ 16h40 quand le second Capitaine commença la procédure de fermeture de la porte avant. Les portes d'étrave intérieures étaient presque fermées lorsqu'un matelot lui cria qu'il y avait de la fumée qui s'échappait par le joint inférieur de la porte de la cabine d'un camion qui était à environ 20 mètres du second capitaine. Les deux hommes coururent vers la cabine du camion et virent que des flammes et de la fumée verte l'envahissaient rapidement.

Le second capitaine avertit aussitôt le commandant qui était sur la passerelle, et l'informa du feu. Pendant ce temps les autres matelots qui étaient sur le pont garage s'étaient rassemblés et avaient disposé des manches à incendie dans les étroits espaces entre camions. Alors que l'origine du feu n'était pas encore identifiée, on savait qu'il était de pratique courante que les



camions aient des réservoirs de carburant pleins, le second capitaine était conscient qu'il y avait un risque de voir un feu important se développer.

Deux lances furent alimentées et dirigées vers la cabine. A 16h42, le commandant sonna l'alarme incendie et l'équipe incendie se rassembla. Avec les manches à incendie en protection, une fenêtre latérale de la porte de la cabine fut brisée et de l'eau fut envoyée directement dans la cabine. A 16h48 le feu était déclaré éteint. Le contenu de la cabine, y compris la literie, les

effets personnels et un réchaud à gaz de camping furent dégagés et copieusement arrosés. Le siège du feu était un placard à l'arrière de la cabine dans lequel le réchaud de camping et des couvertures furent trouvés

Après que la zone ait été déclarée sécurisée, le commandant ordonna que le camion endommagé soit mis sur le quai. Puis le navire put effectuer sa traversée.

LES LECONS :

Le feu a été provoqué par le fait que le conducteur du camion a rangé le réchaud de camping encore chaud dans le placard, puis a placé le couchage par dessus. La chaleur résiduelle du réchaud a enflammé le couchage et le placard en bois et plastique. Naïvement, le conducteur n'a pas réalisé qu'autant de chaleur pouvait être emmagasinée par le réflecteur du réchaud, éteint juste avant de quitter la cabine.

Bien que ce soit un accident relativement mineur, il faut porter au crédit de l'équipage une réaction instinctive et compétente. De nombreux exercices concernant des feux de cargaison et des déversements chimiques avaient été effectués et la réaction rapide de l'équipage a évité que le feu ne s'étende, ce qui aurait pu avoir de graves conséquences.

1. S'assurer que les exercices de sécurité à bord concernent des feux de voitures ou de camions lorsque le navire en transporte.
2. Attirer l'attention de l'équipage sur les difficultés à combattre un feu dans le pont garage du fait des espaces restreints entre les véhicules.
3. Les entreprises de camionnage devraient informer les conducteurs des dangers potentiels présentés par l'utilisation d'appareils à feu nu et des précautions à prendre lorsque l'on range des appareils encore chauds.

UNE ANCRE ENDOMMAGE UN GAZODUC SOUS-MARIN

Tiré du rapport n°260-MO-2008-012 de l'Australian Transport Safety Bureau

Traduction libre de MARS 201045 (Mariners' Alerting and Reporting Scheme) par le Cdt J.P. Dalby

En arrivant au port, et assisté par un pilote, un porte-conteneurs jette l'ancre au mouillage d'attente. Lorsque le pilote débarque, le vent est de 35 nœuds avec des rafales à 48 nœuds. Un gazoduc sous-marin se trouvait à 0,6 mille sous le vent.

RÉSUMÉ DES FAITS PRINCIPAUX (voir le relevé des positions sur la carte) :

12h : Embarquement du pilote de mer à la station de pilotage extérieure.

14h28 : Mouillage de l'ancre tribord, cap au 108 avec un vent de 35 nœuds soufflant du 200. (Le cap est choisi pour faire abri au vent pour débarquer sans danger le pilote de mer, la vitesse de dérive augmentant sensiblement dans cette position vent de travers, jusqu'à ce que le navire soit évité au vent vers 14h55. Manifestement le navire n'a jamais fait tête sur 5 maillons et a dragué en permanence sur son ancre et dérivé au NE).

14h36 : Débarquement du pilote de mer.

15h01 : Le capitaine constate que le navire ne tient pas sur son ancre et demande au port l'autorisation de changer de mouillage. Il reçoit l'ordre de maintenir sa position et d'attendre le pilote.

15h27 : Le contrôle du port autorise le navire à bouger. Le commandant utilise la machine en avant pour réduire l'effort sur la chaîne et commence à virer.

15h48 : Le guindeau tribord tombe en avarie avec 2 maillons encore dehors.

15h49 : On pense que l'ancre tribord a croché le pipeline.

16h03 : Le pilote de mer embarque à nouveau.

16h11 : Sur avis du pilote, il est décidé filer la chaîne.

16h20 : Sur avis du pilote, il est décidé d'utiliser la machine pour tenter de faire draguer l'ancre afin de la dégager.

16h21 : Rupture du gazoduc sous-marin.

16h27 : Navire dégagé et chaîne dégagée du gazoduc brisé.

16h34 : Les vannes d'arrêt d'urgence du pipeline sont actionnées.

20h11 : Autorisation est donnée au navire par l'opérateur du pipeline d'utiliser le découpage oxyacétylénique à condition d'être en sécurité en fonction des mesures du détecteur de gaz.

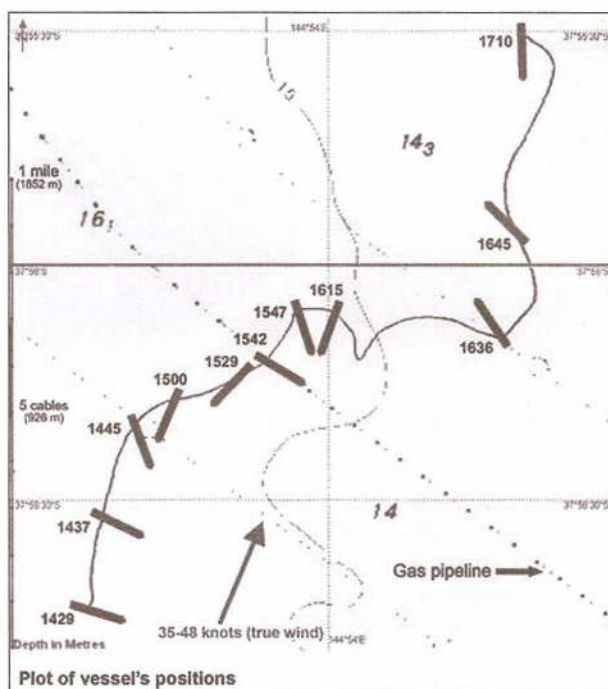
21h00 : La décision est prise de couper la chaîne à l'écubier.

21h53 : La chaîne tribord est coupée au ras de l'écubier, l'ancre et environ 2 maillons de chaîne sont abandonnés.

00h48 : Le navire est mouillé dans la zone sud du mouillage extérieur avec 8 maillons à bâbord.

PARMI LES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE ON TROUVE :

1. La rupture est due à la tentative de draguer l'ancre au lieu de la filer.
2. L'ancre avait été mouillée trop près du gazoduc, dans des conditions météo médiocres.
3. Déficiences dans la gestion du risque par le port en ce qui concerne le gazoduc, les limites du mouillage et les mesures de contrôle de la navigation.
4. Déficiences dans le système de gestion sécurité du navire en ce qui concerne le plan de traversée, l'autorité du capitaine, la familiarisation de l'équipage et la langue de travail.
5. Déficiences dans les procédures de la société de pilotage pour le mouillage et l'usage de téléphone mobile.
6. Avarie du guindeau à un moment critique, due à un effort excessif sur le système.



CONSIGNES IMPORTANTES AUX NAVIGATEURS EN CAS DE CROCHE SUR UN PIPELINE SOUS-MARIN.

L'avis australien aux navigateurs n° 26 indique qu'en cas de croche d'un pipeline par un navire, l'ancre ou le matériel doit être filé et abandonné sans tenter de le dégager. Un effort excessif sur un pipeline peut provoquer sa rupture, et dans le cas d'un gazoduc, les conséquences de la libération soudaine de gaz sous forte pression, qui est comme une explosion, peut provoquer de graves dommages ou la perte du navire. Il y aurait en outre un danger d'incendie grave et immédiat.

Le Mariner's Handbook indique que si l'on pense avoir croché un gazoduc avec ses engins ou les ancres, il ne faut pas raidir et mettre sous tension car on risque d'endommager le pipeline et le navire pourrait courir de grands risques par perte de flottabilité due à la présence de gaz dans l'eau ou incendie ou explosion. En raison des risques élevés et du fait que de nombreux pipelines ont été posés avant que l'on ait communément des récepteurs GPS, il faut être prudent et ne pas considérer leurs positions sur les cartes comme absolument précises. En fin de compte, la seule chose à faire si un navire a croché ou pense avoir croché son ancre dans un pipeline, est d'éviter de mettre la chaîne sous tension et de la filer dès que possible. Dans le cas présent si cela avait été fait, le gazoduc ne se serait probablement pas rompu.

RUPTURE DES CORDAGES DE L'ÉCHELLE DE PILOTE : LE PILOTE TOMBE À LA MER

Traduction libre de MARS 201048 (Mariners' Alerting and Reporting Scheme) par le Cdt J.P. Dalby

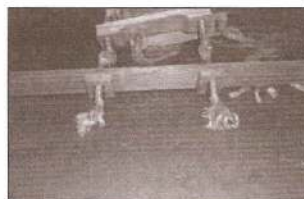
Après avoir sorti un vraquier, le pilote débarque par une échelle de pilote de type SOLAS qui avait été mise à bord environ 30 mois auparavant et paraissait en bon état. Le commandant indique que c'était l'échelle la plus récente à bord. Un peu plus tôt le lieutenant avait confirmé la mise à poste correcte de l'échelle et était resté sur place pour suivre la débarque du pilote.

Dès que le pilote eut descendu quelques marches, les filins du côté droit se rompirent sans signes précurseurs et un instant après, ce sont les filins du côté gauche qui se rompirent à leur tour. Le pilote et la partie inférieure de l'échelle tombèrent à l'eau entre le navire, qui marchait à environ cinq nœuds, et la pilotine. Le commandant stoppa aussitôt la machine. Heureusement, bien qu'ayant été heurté légèrement par la pilotine et écorché par la coque du navire, le pilote ne subit pas de blessures graves et fut rapidement sorti de l'eau par l'équipage de la pilotine. Le plus gros morceau de l'échelle de pilote fut sorti de l'eau puis examiné par un laboratoire à terre.

Au cours des investigations, il fut établi que l'échelle avait été fabriquée en 2004 selon les indications du certificat d'approbation SOLAS, et qu'elle avait été livrée au navire dans un port US au début de 2008. L'échelle était entreposée normalement dans le magasin du bosco, posée sur une palette près des pompes hydrauliques, mais elle n'avait pas été souillée ni par de l'huile ni par des produits chimiques.

Les filins latéraux de l'échelle étaient composés de deux cordages de 23,2mm de diamètre d'une seule longueur traversant les trous percés dans les marches et ligaturés ensemble au dessus et au dessous de chaque marche. Les filins, les queues et les surliures étaient en fibre naturelle à nu. Les marches paraissent neuves, une seule face était marquée. Les filins latéraux en dessous de la rupture montraient de fortes traces de friction sur presque tous les espaces entre marches et les filins latéraux comme les queues ou les surliures pouvaient être aisément décomposés à la main. Les essais de rupture des filins latéraux montrèrent que leur résistance était réduite à 160 Kg au lieu des 3.500 Kg habituels pour du filin manille neuf.

L'examen microscopique montra que le matériau utilisé était du sisal, fibre environ 10 pour cent moins résistante que la manille, et était infesté de micro-organismes qui avaient conti-



Les cordages latéraux sont rompus sous la première traverse



Les cordages latéraux peuvent être décomposés à la main

nuellement affaibli la fibre après la fabrication de l'échelle et durant son stockage, que ce soit à bord ou à terre.

Note de l'Éditeur :

Pour assurer la sécurité, l'équipage pont doit être entraîné à détecter et à signaler les défauts dans les échelles de pilote. De plus, l'officier surveillant les mouvements de pilote doit mettre un harnais de sécurité et tester la résistance de l'échelle en se mettant sur les marches. Dans de nombreux ports, tels que Singapour, le pilote n'embarque qu'après avoir assisté à ce test de vérification par un membre de l'équipage.

Note de l'AFCAN :

La résolution A.889(21) de l'O.M.I. adoptée le 25 novembre 1999 prévoit que les cordages latéraux doivent être en manille ou autre matériau ayant une solidité, une résistance et une rugosité équivalentes qui a subi un traitement de protection contre toute détérioration d'ordre actinique et soit jugé satisfaisant par l'Administration.

Colloque Info NAVIRES INSTITUT MÉDITERRANÉEN DES TRANSPORTS MARITIMES

23 novembre 2010

I. PRESENTATION

Ce colloque rentre dans le cadre des rencontres organisées par l'IMTM (Institut Méditerranéen des Transports Maritimes). Il a réuni une cinquantaine d'acteurs maritimes, ainsi que des étudiants du CDMT (Centre de Droit Maritime et des Transports). Nous étions 3 représentants de l'AFCAN.

L'accueil des participants a été assuré par Mr Pierre ORTOLAN, en l'absence de Mr Christian SCAPEL, retenu par d'autres obligations. Commencé à 14H30, il a pris fin à 19H00 par le traditionnel cocktail. Après chaque exposé, la parole est donnée à l'assistance pour engager un débat.

II. EXPOSES

1. Jean Claude TERRIER

Président du Directoire du Grand Port Maritime de Marseille (Monsieur Daniel BURSEAU étant retenu par des obligations liées à la mise en place de la nouvelle structure ministérielle).

Le point sur la réforme des ports.

Trois dates à retenir :

23 avril 2008 : au cours du conseil des ministres, le Secrétaire d'État chargé des trans-

ports présente un projet de loi portant réforme portuaire en vue d'accroître la compétitivité des ports français.

4 juillet 2008 : vote de la loi.

30 octobre 2008 : accord cadre.

La réforme devrait être terminée en avril 2011.

Présentation de la nouvelle structure par M. Terrier :

Les Ports Autonomes disparaissent au profit des Grands Ports Maritimes. Les ports concernés sont : Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes, Rouen, Bordeaux et La Rochelle :

Ceux-ci subissent des modifications importantes :

- Ils deviennent des établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC). Le domaine portuaire de l'Etat est transféré aux Grands Ports Maritimes.
- Les équipements portuaires sont privatisés. Grues et portiques sont transférés aux sociétés de manutention. Le personnel de conduite est également transféré. 1065 personnes sont concernées. Certains points concernant la pénibilité pour les personnels doivent être pris en compte.

- c. Un conseil de surveillance et un directoire sont désignés en lieu et place du conseil d'administration Celui de Marseille se présente ainsi :
- Directoire : 4 membres (Président : M Terrier).
 - Conseil de surveillance : 17 membres (Président : Patrick Daher).
 - Conseil du développement : 40 membres (milieux socioprofessionnels, représentants du personnel, collectivités locales et personnes qualifiées) (Président : Marc Reverchon).

M. Terrier nous présente successivement :

- o Les objectifs de hausse de trafic.
- o Les Pré /Post acheminements soit 80 % Route, 15% Fer, 5% Voies navigables.
- o La situation des actes de cessions des terminaux ainsi que le secteur de la réparation navale.

2. Isabelle TAUPIER-LETAGE

Chargée de recherche au CNRS :

L'environnement océanographique en Méditerranée, contribution des navires marchands

• L'océanographie de la Méditerranée

Il y a une évaporation très forte des eaux en Méditerranée. Celle-ci est compensée par l'entrée d'eau de l'Atlantique via Gibraltar (environ 1 million de m³ d'eau à la seconde !). L'étude des masses d'eau montre la grande complexité du système, avec notamment la formation d'immenses tourbillons d'un diamètre de 50-200 km, des durées de vie allant d'un mois à ~3 ans, et une extension verticale de quelques centaines de mètres jusqu'au fond (~3 000 m). Ces tourbillons influent non seulement sur la circulation (les masses d'eau prennent localement et temporairement un autre chemin), mais aussi sur les phénomènes biologiques (phytoplancton, matières particulaires...)

a. Les conséquences environnementales

La connaissance des flux est utile en cas de pollution et pour suivre les migrations des cétacés. Etude de la concentration en chlorophylle et développement du phytoplancton. Présentation du Sanctuaire PELAGOS pour les mammifères marins en Méditerranée nord occidentale.

b. La contribution des navires marchands

La coopération des navires de commerce est indispensable. Plusieurs coopérations se sont déroulées ou sont en cours sur les lignes Marseille/Alger et Marseille/Tunis opérées par la SNCM. La contribution des navires de commerce ne s'arrête pas à la Méditerranée mais les données mondiales sont intéressantes. Elles sont pondérées par un indice de conformité avec des paramètres concernant chaque observateur.

3. David TEREENE

Chef de Projet R&D, DCNS (DCNS = ancienne DCN - R&D = Recherche et Développement) :

Présentation du projet NACRE (Navire Conduit dans le Respect de l'Environnement) en partenariat avec «Pôle Mer Bretagne» : pour des navires moins polluants.

Ce projet, lancé en janvier 2009 pour une durée prévue de 3 ans, est doté d'un budget de 3,5 millions d'euros. Il a commencé à mesurer l'empreinte environnementale globale de différents types de navires en activité en prenant en compte l'ensemble de leurs déchets, mais aussi leurs conditions spécifiques d'exploitation. Le principe est de créer un navire type qui rassemblerait un certain nombre d'innovations. Pour favoriser les innovations il faut intervenir en aval. Il est plus facile de prévoir des dispositifs innovants à la construction du navire. Les incitations peuvent venir de l'OMI via la réglementation, pour influencer sur les chantiers.

Il en découle les grands axes du projet : trouver une solution avant le rejet, trouver le flux, trouver une solution innovante, accompagner ou précéder l'évolution de la réglementation.

NACRE propose des solutions techniques adaptées à la configuration de l'espace et aux modes de fonctionnement des différents types de navires. Il constitue une réponse à des enjeux environnementaux et économiques qui conditionnent, à l'échelle mondiale, l'avenir du transport maritime, de la maintenance et de la réparation navale.

M Terene citera plusieurs partenaires :

DCNS Chef de projet. Déchets solides et plastiques
 BERTIN Eaux grises et noires
 VEOLIA Rejets gazeux
 ENSIETA Déchets solides et alimentaires

Certains projets seront abordés comme

Broyeur innovant

- Réduction de poids
- Réduction de volume
- Stockage longue durée
- Elimination des ordures facilitée
- Résidus secs

Utilisation des ressources navire

Alimentation eau de mer

Electricité fournie par la terre

4. Julien TOPENOT

«Safety Environnement Manager» à CMA-CGM»

Traitement des déchets et rejets à bord d'un porte-conteneurs

Principe du navire «vert» ou «green ship».

L'initiative est venue du CC TOSCA en 2006. Elle a été, depuis, reprise par la compagnie et développée par le pôle expert environnement au sein de la direction Sécurité Sûreté Environnement.

Les objectifs : améliorer la gestion des déchets, préserver l'environnement marin, anticiper la réglementation maritime.

Trois règles :

- o Zéro rejet de déchet à la mer (sauf déchets alimentaires), pas d'incinération, tri sélectif des déchets
 - o Déploiement à l'ensemble de la flotte en propriété.
 - o Les navires en construction n'ont plus d'incinérateur. Ceux en service l'ont condamné.
 - o Une politique de tri des déchets est progressivement mise en place sur tous les navires.
 - o Chaque navire est équipé d'un compacteur de grande capacité.
 - o Chacun est appelé à pratiquer une gestion des déchets.
 - o Une grille est remplie chaque mois afin de déterminer la quantité de déchets par catégorie créés par mois. Il y a une moyenne de 8 M3 par navire.
- Etape suivante : réduire la quantité et la toxicité des déchets, améliorer les filières de traitement en pratiquant des accords avec les fournisseurs pour la reprise de certains déchets.

5. Olivier DANIEL

Directeur des Constructions neuves chez Bourbon

Les navires offshore pionniers dans le développement des étraves inversées X-BOW

Présentation du groupe Bourbon :

Celui-ci a cédé sa branche vrac et celle du remorquage et s'est recentré sur l'offshore Il travaille en étroite collaboration avec les architectes navals pour innover dans tous les domaines de la conception des navires.

Le groupe Bourbon a étudié en bassin de carènes en collaboration avec le chantier Ulstein de Norvège les étraves inversées. Il a donné naissance en 2006 au Bourbon Orca «Ulstein X-Bow» dont l'étrave inversée est un design révolutionnaire.

L'étrave inversée permet :

- o Une meilleure performance avec une houle de face et de l'arrière.
- o Une réduction des accélérations.
- o Une diminution des effets de slaming.

Un film nous a permis de voir les différentes étapes qui ont conduit le groupe Bourbon à mettre sur cale les navires à étrave inversée appelés « Wave Piercer » qui sont un compromis entre la vitesse et la tenue à la mer.

Constituant une petite révolution dans le monde de l'architecture navale, l'étrave inversée présente un certain nombre d'avantages par rapport à un design classique. Elle améliore la tenue à la mer et permet notamment de réduire le tangage, les vibrations et les bruits. Il en résulte un meilleur confort pour l'équipage, qui compte une vingtaine de personnes.

6. Renaud SPAZZI

Développement durable GPMM (Grand Port Maritime de Marseille)

Implication des ports dans le développement durable du transport maritime

M. Stasi nous a parlé des orientations du GPMM dans le cadre des engagements pris par le gouvernement en faveur du développement durable :

Respect de la réglementation

- o Développement durable : environnement, économie, qualité de vie, social.
- o Engagement d'un progrès continu.
- o Culture interne des salariés.
- o Communication.

Un graphique du port de Fos a permis de développer les différents domaines d'intervention :

- o Protection du milieu marin.
- o Accueil des navires.
- o Aménagement des espaces. Le GPMM s'est engagé dans un PGEN (plan de gestion des espaces naturels) de 3000 hectares.
- o Développement des modes de transport et de production d'énergie alternative.

En conclusion, pour Mr SPAZZI, c'est une démarche permanente de recherche d'équilibre en faveur de la protection de l'environnement.

7. Christophe AVELLAN

Chef de Projet POLE MER PACA.

Le navire du futur

Suite à l'engagement du Grenelle de la mer, le CORICAN (Conseil d'Orientation de la Recherche et de l'Innovation pour la Construction et les Activités Navales) a été mis en place au cours du Comité interministériel du 8 décembre 2009.

Il a pour mission de définir la stratégie française de R&D et d'innovation de la filière, afin d'en assurer une compétitivité durable. Ses premiers objectifs sont la réduction de 50% de la consommation en énergies fossiles et des impacts environnementaux, l'amélioration de la productivité, le développement de la sécurité et l'amélioration des conditions de travail à bord des navires.

La mise en œuvre représente un budget de 70 M euros par an pendant dix ans :

50 M euros par an pour les technologies du navire du futur.

20 M euros par an pour la compétitivité de la filière navale.

Les pôles Mer PACA et Bretagne impliqués à ce jour dans la filière navale joueront un rôle important dans la mise en place des projets coopératifs concernés par ce pro-

gramme de recherche. 157 projets sont labellisés et 117 projets sont co-financés (74%), ce qui représente un effort de R&D à hauteur de 302 M euros.

Différents projets sont lancés sur le principe du « démonstrateur » (navire taille réelle, exploitable). Les coûts élevés ne permettent pas encore de lancer une production. A titre d'exemple : 600 M euros dont 100 à 120 M euros de parties innovantes pour un éco-paquebot.

III. CONCLUSION

Ce compte rendu ne reflète qu'une partie des exposés, effectués à l'aide de projections « Power Point » et suivis d'échanges très constructifs avec les personnes présentes dans la salle. Ces échanges se poursuivent pendant les pauses et le cocktail qui clôture la séance. Le dialogue avec les différents responsables, spécialistes ou scientifiques est toujours très enrichissant, et permet à tous les participants de mieux appréhender les sujets traités.

*Cdt Jacques Portail
Cdt Marc Prébot*

JOURNÉES DES GRANDES ECOLES DE LA MER

Colloque sur le thème Facteur humain et sécurité maritime



ENSM
Le Havre

Colloque organisé au Havre les 26 et 27 janvier 2011 par :

- l'École Nationale Supérieure Maritime.
- l'École Navale.
- la Fédération Française des Pilotes Maritimes.

Lieu : amphithéâtre de l'Institut Supérieur d'Etudes Logistiques. (ISEL)

200 personnes environ assistaient au colloque dont 80 Officiers en 4^{ème} année de l'École Navale.

L'Afcen y était présente. Jacques Ernault a suivi la quasi-totalité des débats et Claude Peltier la 2^{ème} journée.

Le colloque était dirigé par Caroline Britz, journaliste au Marin.

Les intervenants et les différents thèmes ont été (par ordre de passage) :

PREMIÈRE JOURNÉE :

• Jean-Yves Besselat. Député de la Seine Maritime.

Le Député ouvre le colloque en rappelant la position du port du Havre et la volonté de poursuivre son développement. Il parle du transfert de l'ENSM de Sainte Adresse au hangar 26/27 au Havre ainsi que de la construction au Havre d'un simulateur sur la logistique maritime. Il évoque également la situation du remorquage au GPMH.

• Guillaume De Boynes.

Risques Corps maritimes chez Groupama.

Erreur humaine et accidentologie.

Mr De Boynes parle bien évidemment des risques maritimes et nous "bombarde" de chiffres et statistiques d'événements maritimes de tous ordres et dans le monde. L'intérêt de son intervention

était dans l'analyse des événements, des causes premières, les effets boule de neige jusqu'au sinistre final.

• Jean-Pierre Clostermann. Professeur ENSM.

Les concepts de la discipline facteurs humains : fiabiliser l'équipe opérationnelle.

D'abord quelques constats obtenus après des années de recherche et d'amélioration des pratiques dans les industries à risques :

- o l'opérateur humain est d'abord un agent de fiabilité dans le système.
- o on ne supprime pas l'erreur, on la déplace.
- o la solution à l'erreur individuelle est surtout systémique.
- o la procédure n'est pas la réponse universelle.

La démarche sécurité est cousine mais pas sœur jumelle de la démarche qualité. Un bon résultat final s'obtient par la juxtaposition de processus fiabilisés par les procédures. L'opérateur de 1ère ligne dans le maritime c'est le navigant. Le lien semble évident entre l'erreur du marin et l'accident, "sécurisons le navigant et le problème sera réglé".

La seule réponse fiable à l'erreur humaine est l'équipe synergique. La démarche sécurité ne peut donc en rester au navire seulement, elle doit ouvrir son champ d'investigation à tous les autres acteurs de l'industrie maritime.

• Claude Valot. Était jusqu'à fin 2010 membre de l'IRBA Institut de Recherches Biomédicales des Armées. Consultant chez Dédale.

Fiabiliser l'amont. Le concept de la fiabilité.

La fiabilité est la qualité de ce qui fonctionne sans défaillance dans un cadre donné. Il est attendu de l'être humain qu'il puisse s'adapter à des situations très diversifiées, si possible avec fiabilité. Certaines formes d'organisations dégradent, parasitent la fiabilité là où d'autres la potentialisent. Il y a là quelques défis pour le monde maritime, à la croisée de traditions séculaires et de technologies de pointe.

• Pr. Jean-Claude Granry.

Centre de simulation au CHU d'Angers.

Fiabiliser les pratiques par la simulation.

La simulation en Santé est une méthode pédagogique qui regroupe un ensemble de techniques variées allant de la simulation dite pro-

cédule (apprentissage d'un geste ou d'une technique) à la simulation dite haute fidélité (utilisation de mannequins sophistiqués reproduisant les principales fonctions vitales).

Deux types d'approches peuvent être utilisés pour fiabiliser les pratiques :

- o simuler les accidents pour apprendre ses erreurs,
- o développer chez les professionnels la capacité de détection et de récupération des erreurs, la synergie d'équipe, les attitudes sécuritaires.

• **Frédéric Stoschek. EDF. Projet Performance Humaine.**

6 pratiques de fiabilisation dans l'activité des centrales nucléaires.

Les 6 pratiques de fiabilité de l'activité dans les centrales sont :

- o le pré-job briefing,
- o la minute d'arrêt,
- o l'auto contrôle,
- o le contrôle croisé,
- o la communication sécurité,
- o le débriefing.

Il ne suffit pas de savoir et de vouloir pour changer ses comportements et ses habitudes. Il faut aussi apprendre à contrôler et sécuriser ses mécanismes d'action plus ou moins automatisés.

• **Eric Berger. Groupe Total.**

Fiabiliser l'interface port-navire.

Les risques liés à l'opération de transport maritime sont de plusieurs domaines :

- o l'opération d'expédition maritime elle-même, dépendant du choix du navire et de son équipage. Dans ce cadre, les risques en sont évalués et pris en compte par le vetting.
- o le terminal lui-même dont les risques sont évalués dans le cadre d'une analyse spécifique, analyse qui est éventuellement incluse dans l'analyse de risques du site de rattachement du terminal.
- o les conditions d'approche du terminal et les analyses de risques associées sont du ressort des autorités portuaires.
- o les risques de l'interface entre le navire et le terminal.

Dans l'ensemble des opérations, le facteur humain joue un rôle important et à fortiori à l'interface entre les différentes cultures - industrielle - maritime - fluviale.

Une bonne connaissance de l'anglais est indispensable pour communiquer efficacement.

DEUXIÈME JOURNÉE :

• **Pierre Kerhervé. Ex chef pilote d'essais de Dassault Aviation.**

Le facteur humain dans la conception de l'interface homme-machine.

Le concept d'interface homme-machine est relativement récent. Les postes de pilotage n'étaient que le lieu de l'empilement de tous les organes de contrôle, d'analyse et d'action nécessaires à la mission. Pour minimiser les erreurs dues à cette complexité, il a fallu considérer l'interface comme un problème en soi, méritant pour être bien traité une analyse poussée du comportement du pilote tant dans son comportement individuel que dans son comportement en groupe.

• **John Davis. Directeur du marketing de Kelvin Hughes.**

Concevoir une «aide au navigateur».

Souvent, lorsqu'un accident se produit, en mer, sur terre ou dans le ciel, le premier réflexe de l'armateur, du transporteur ou autres est de rejeter la responsabilité sur l'opérateur qui est en 1ère ligne, marin ou pilote. Mais bien souvent, l'accident aura été le résultat d'une erreur systémique due à la fois à l'homme, à l'équipement, au management, à la culture d'entreprise. Notre défi est de nous assurer que la technologie améliore la compréhension de la situation et aide l'opérateur dans son processus décisionnel, réduisant ainsi les risques d'accident.

• **Gilles Coppin. Télécom Bretagne.**

Coopération hommes-machine et aide à la décision.

• **Christine Chauvin. Universitaire à l'université de Bretagne Sud.**

L'homme, l'élément central de la fiabilité des systèmes complexes.

Il n'est pas surprenant que les décisions et les actions humaines soient impliquées dans les accidents puisque ce sont les hommes qui conçoivent, construisent, maintiennent et gèrent les systèmes technologiques. Il faut se méfier de la surabondance de systèmes, d'informations, de données. "Je ne peux pas lire ni intégrer toutes les données, et le système est fait pour raisonner à ma place". Ainsi, cela entraîne un repli du raisonnement humain.

• **Éric Petiot. Cdt de bord Airbus 320 à Air France.**

Le retour d'expérience et la culture juste.

A Air France, 600 rapports d'anomalies ou d'incidents sont adressés chaque mois à une cellule spéciale composée de 10 personnes chargées d'analyser ces rapports. Un booklet de 30 à 40 pages relatant les anomalies et autres est adressé tous les 3 mois à chaque pilote de la compagnie. Cela n'est pas rassurant pourrait-on penser. Au contraire, rien n'est banalisé, tout est cas spécifique.

Pour ce qui concerne les check-lists d'avant vol, la tendance à Air France est maintenant de ne plus en remplir. Si le pilote ou le mécanicien ne vérifie pas un point qu'il doit vérifier, l'ordinateur de bord le rappelle à l'ordre jusqu'à ce que la vérification soit faite.

• **Xavier Gariel. Capitaine de Vaisseau. Chef de la division Entraînement ALFAN Chargé du domaine d'expertise particulier «navigation et sécurité nautique».**

Le retour d'expérience dans les forces navales.

La Marine Nationale a maintenant une approche comparable à ce qui se fait dans le civil. Il est notamment mis en place des Bridge Ressource Management. Le retour d'expérience est maintenant formalisé, il est beaucoup plus largement utilisé et diffusé inter-bâtiments.

• **Patrick Duquenoy. Pilote major de la station de pilotage de la Seine.**

Le retour d'expérience dans une station de pilotage.

Les Pilotes de la Seine ne font que commencer leur mise en place d'un système de retour d'expérience. Leurs premières réflexions à ce sujet datent de 2007. La mise en application est assez récente et ils n'ont pas suffisamment de recul pour que cela leur profite déjà.

• **Philippe Fauquet-Alekhine. EDF.**

Ultra-sûreté et retour d'expérience : le cas des centrales nucléaires françaises.

EDF repense depuis 2009 son système de retour d'expérience. Le nouveau système ne démarrera qu'en 2011/2012. L'ancien système croulait sous les fiches de retour d'expérience.

On ne pouvait les traiter toutes. Les fiches "uniques", c'est-à-dire qui n'étaient émises qu'une fois pour un même sujet n'étaient pas traitées ! S'il n'y avait pas d'autres réclamations c'est qu'il n'y avait plus de problème. Tout le monde faisait des fiches, pour tout et n'importe quoi.

Espérons que le nouveau système sera mis en place rapidement.



Il fut intéressant de constater comment des acteurs industriels différents : marine marchande, Marine Nationale, aviation civile, nucléaire civil, médecine abordent un même sujet : la fiabilité humaine. La démarche de se préoccuper du facteur humain dans un métier est bien sûr ancienne mais il est surprenant de constater que l'approche rationnelle et scientifique de la fiabilité humaine, son contrôle et sa supervision directement par le plus haut niveau de la Direction générale de l'entreprise est, pour certains de ces acteurs, assez récente.

Cdt Jacques Ernault - Claude Peltier

RECUEILLIES PAR LE CDT PH. SUSSAC

25 Novembre 2010.

Opinion sur la formation.

D'après une opinion parue dans Lloyd's List: Mauvaises écoles.

La Convention STCW était supposée donner un standard garantissant que tout marin était compétent pour le job, quelque soit le lieu de sa formation. Ce n'est pas un secret de dire qu'elle a échoué. L'Union Européenne projette de bannir, des navires de l'Union, des détenteurs de brevets STCW de certains pays, auparavant approuvés. Bien qu'il n'y ait encore aucune annonce officielle, on pense que seuls des pays mineurs seraient visés, le bannissement serait alors symbolique.

Le problème se situe par exemple aux Philippines. Il est manifeste que la grande majorité des marins philippins sont tout à fait compétents. Cependant, il est vrai qu'une minorité de centres de formation accordent des brevets à des gens qui devraient être tenus éloignés de tout navire exploité ayant une valeur supérieure à la ferraille. La position des Philippines est telle que des restrictions contre les brevets STCW philippins, par l'UE, est impensable. La politique à suivre serait de bannir des écoles et non des pays.

oOo

Document d'identité des marins.

D'après un article de S. Frey.

Afin de garantir la circulation et la sortie à terre des marins, la question semblait assez simple à résoudre mais la Convention ILO (2003 révisée) sur le document d'identité des marins n'a pas donné une solution convenable. Cette Convention destinée à remplacer celle de 1958 devait inclure une carte avec des éléments biométriques et une base de données nationale.

Les données biométriques sont le premier problème. Au lieu d'avoir ces données incluses dans une puce, l'ILO a exigé que les empreintes digitales soient physiquement incluses dans la carte afin d'éviter une reprogrammation frauduleuse de la puce. La technologie correspondante ne semble pas disponible.

Bien des pays fournissant des marins n'ont pas les installations et le personnel pour exploiter 24/24 une base de données des marins afin d'éviter des délais lors de litiges, ou, par ex., lors de relèves imprévues. Un autre changement est le fait que seul le propre pays du marin peut délivrer le document. Cela pose des problèmes à bien des pays. Par exemple, Taiwan peut théoriquement ratifier la Convention, mais, non reconnue par l'ONU, ne sera pas reconnue par l'ILO. Des milliers de marins indiens naviguent sans jamais avoir été sur des navires nationaux et n'étant pas considérés comme marins par leur administration ne recevront probablement pas le document. De même, les nombreux marins grecs qui naviguent à l'étranger après leur mise à la retraite, ne sont plus marins pour l'administration. La Suisse reconnaît seulement 20 marins (bien plus de Suisses naviguent) et considère qu'une ratification de sa part n'aurait aucun sens. De plus, dès 2003, les USA ont indiqué qu'ils ne signeraient pas une Convention permettant une circulation des marins sur la seule possession du document d'identité.

Si l'on veut utiliser les passeports biométriques, maintenant assez courants, il faudra amender la Convention, et cela ne règlera pas le problème des visas, ou alors y inclure une mention spéciale pour les marins. En fait, la ratification attendue de la Convention n'est qu'une partie du problème.

oOo

Convention MLC 2006, interprétations.

D'après un article de S. Matthews.

La Convention (Maritime Labour Convention), prévue entrer en vigueur en 2012, est déjà sujette à diverses interprétations et de nombreux navires pourraient être exemptés de ses règles. La MLC ne s'applique pas aux navires exploités dans les eaux intérieures, les ports, les eaux abritées ou les eaux adjacentes. En théorie, cette expression "adjacentes" pourrait être interprétée comme la ZEE des 200 milles, bien que l'ISF (International Shipping Federation) pense que c'est plutôt les eaux territoriales des 12 milles. Mais la MLC laisse aux administrations nationales l'interprétation de cette définition, ainsi que de bien d'autres sujets. Plusieurs pays ont indiqué leur intention d'exclure totalement le cabotage du champ d'application. Or, c'est souvent sur ces trafics que les conditions de travail sont les plus sévères pour les marins, impliquant la sécurité, en particulier les temps de repos. La Convention a été généralement considérée comme bienvenue par la profession mais des milliers de marins pourraient être exclus de son application. C'est sans doute une source de conflits, et aussi de "différences" dans les inspections (ou les sanctions) des PSC.

oOo

Les chantiers européens et les peintures antifouling.

D'après un article de C. Eason.

Le Cesa (Community of European Shipyards Associations) s'inquiète et demande à ses membres d'essayer d'influencer l'UE avant qu'il ne soit trop tard. En effet, il est prévu une directive sur les produits pesticides. De nombreuses peintures antifouling couramment utilisées seraient interdites en Europe si le chantier ne peut démontrer l'usage de méthodes satisfaisantes pour collecter la peinture "déchet" pulvérisée et empêcher qu'elle se répande sur le sol ou les eaux voisines. Cesa demande à tous ses membres de prendre contact avec la Commission et espère que la communication des précautions usuelles pour éviter la diffusion du revêtement ancien lors du nettoyage et le "brouillard" lors de la peinture, sera suffisante pour éviter une interdiction, interdiction qui entrainerait les armateurs à aller ailleurs pour le nettoyage et la peinture de coque.

oOo

USA, durcissement des conditions de bannissement.

D'après un article de R. Joshi.

Les USCG ont publié un texte, applicable le 1^{er} septembre 2010, par lequel un navire qui aurait été détenu trois fois au cours de l'année précédente (dans n'importe quel pays) pour défaut relatif à l'ISM, subira une inspection ISM détaillée et complète à la première escale aux USA (en plus des cas de détention, il est rajouté tout sujet en rapport avec le régime SMS, comme l'usage de "magic pipe", qui compteront dans les trois détentions en question). S'il y a une imperfection lors de l'inspection, le navire sera banni des eaux US "jusqu'à

corrections achevées à la satisfaction des USCG". Le bannissement mentionnera le N° OMI, pour éviter son contournement par changement de pavillon ou d'armateur. Les USCG indiquent que la convention SOLAS permet à l'Etat du port d'interdire l'escale de navires non-conformes. Le dernier navire banni, pour trois ans, est le Wilmina, pavillon NIS, pour une infraction de pollution (l'armateur a semblé satisfait de cette "décision administrative", l'accusation criminelle étant abandonnée).

oOo

Bruxelles se tourne vers l'EMSA pour sa politique maritime.

D'après un article de J. Stares.

Bruxelles a demandé à l'EMSA de l'aider dans sa politique maritime, en particulier pour le cabotage inter-Europe et les autoroutes de la mer. La technologie de suivi des navires, par l'EMSA, est capable d'indiquer si un navire a quitté la juridiction européenne ou a eu un contact avec un autre navire. Bruxelles, ainsi, espère obtenir des procédures douanières allégées afin de se rapprocher de celles en usage dans les autres modes de transports intra-communautaires. Les tentatives précédentes de simplification de lourdes procédures n'ont pas vraiment donné de résultat, les douanes, indiquant être incapables de savoir si des navires ont, ou n'ont pas quitté la juridiction, leur appliquent la procédure complète. Le mandat de Bruxelles à l'EMSA inclut également un rôle dans les pollutions par les plates-formes offshore.

oOo

7 janvier 2011

Vrac solide: Le test de la boîte de conserve ne remplace pas les résultats de laboratoire.

D'après un article de D. Osler.

A l'occasion de l'entrée en vigueur du Code International Maritime pour les cargaisons de vrac solide (IMSBC), le 1er Janvier 2011, et des pertes rapprochées de trois vraquiers: Le Club West of England rappelle les obligations des chargeurs pour tous les vracs comme les minerais concentrés et particulièrement de nickel, susceptibles de "liquéfaction". Le Club pointe de "sérieuses erreurs" dans les mesures obligatoirement fournies avant chargement, parlant de mesures faites loin du port sur des échantillons non représentatifs, insistant sur le fait que le minerai de Nickel n'est pas homogène et que les mesures sont souvent faites par des experts inexpérimentés. Les références sont Solas Ch VI reg 2 et IMSBC Code ss 4, 7 et 8 et appendice 2. Le test de la boîte de conserve, en pratique le seul possible à bord (chocs répétés avec un échantillon pour voir s'il apparaît du liquide ou une humidité importante), indiqué dans la section 4 du Code ne peut être qu'une indication et ne remplace en aucun cas un résultat de laboratoire.

oOo

L'Europe désunie.

D'après un article de G. van Marle.

Il a fallu quatre ans pour que la Commission Européenne arrive à décider de ne pas publier une étude sur la faisabilité d'une "European Union Coastguard". Des commentaires "off record" indiquent que l'étude est bien faible et irréaliste. Sans doute que les professionnels pourront être satisfaits de certains aspects de ce résultat, mais tout cela est une énorme perte de temps et d'argent, cela n'est pas vraiment nouveau pour l'Union ou la Commission, et le projet doit être considéré comme simplement reporté. G. Meissner (coordinateur maritime du Parlement) indique que de nouvelles tentatives auront lieu, l'EMSA est sans doute la mieux placée pour un rôle plus important. Mais un accord des 27 Etats est difficile. Un point litigieux est évidemment la proposition que l'EMSA prendrait la direction d'opérations de sécurité dans des eaux territoriales.

oOo

Conférence de Cancun.

L'OMI a été confirmée dans son rôle, elle seule a la responsabilité d'approuver ou d'agréeer des mesures s'appliquant au Shipping, mesures afin de diminuer les effets nocifs sur les changements climatiques. Bien qu'il n'y ait pas eu de décision vraiment concrète ou contraignante, l'OMI est encouragée à continuer ses efforts. L'IACS indique être prête à collaborer pleinement.

oOo

Ajouts dans la liste des registres "low risk".

D'après un article de D. Osler.

Dans le cadre de la nouvelle politique (controversée) d'inspection PSC des navires (le 1er janvier 2011), la liste du Paris MoU des navires "bas risque" a été augmentée par la Belgique, la France et les Iles Marshall. Liste basée sur le nombre de détentions et la participation à la politique d'audit volontaire de l'OMI. Elle comprend Chypre, Danemark, Allemagne, Grèce, Libéria, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Espagne, Suède et Royaume Uni. Les navires concernés seront soumis à moins d'inspections et les seuils de bannissement des ports Européens seront relevés. Normalement, les bons navires auront des exemptions d'inspections pouvant aller jusqu'à trois ans, les autres devront être inspectés tous les six mois environ. Le registre français est aussi, cette année, admis au programme des USCG Qualship21.

oOo

On en verra toujours de nouvelles.

On rapporte une nouvelle "facétie" de passager ivre d'un navire de croisière. Dans les petites heures du matin, un passager du Ryndam (Holland America Line) a mouillé l'ancre arrière (et lancé une bouée couronne). La vidéo surveillance et la profondeur ont évité de perdre la ligne de mouillage. Mais l'incident, suffisamment grave, a été pris au sérieux et les passagers rassemblés, la vidéo surveillance a permis d'identifier le coupable, ayant pénétré dans une zone interdite avec des gants de travail et complètement ivre. Le coupable (citoyen US) a été inculpé par les USCG de "tentative de destruction de navire par tentative de causer une avarie susceptible d'engager la sûreté de sa navigation", le tout en étant "intoxiqué". Cependant, on peut s'étonner de la facilité d'accès au système de mouillage et aux postes de manœuvre, le navire en route.

oOo

Traitement des marins.

D'après plusieurs articles d'«opinion», en rappelant que 2010 était l'«année du marin».

Deux exemples cette année :

Après avoir navigué dans de très mauvaises conditions et sans rétribution, les marins du Most Sky ont pu être payés et sont rentrés chez eux à la suite d'interventions d'ITF. Ceux qui étaient turcs ont été arrêtés dès leur arrivée à l'aéroport d'Istanbul. Il semble que cela vienne des armateurs contrariés que ces hommes aient reçu leur salaire normal et aient fait connaître leur plainte.

Disparue du Kariba (Safmarine, pavillon UK), Mrs Geveza (sud africaine) a été retrouvée morte dans des eaux proches de Rijeka (en juin). Il y a de fortes suspicions de viol, qui aurait été suivi de meurtre ou homicide involontaire ou suicide. Bien que l'enquête, par les autorités croates, soit déclarée comme terminée, personne ne connaît les conclusions. Il n'y a eu aucune action et personne ne sait s'il y en aura.

Ces exemples vont contre les notions les plus basiques de justice ou de droits de l'homme.

oOo

Les Clubs P&I préoccupés par des menaces légales au Venezuela.

D'après un article de J. Porter.

On rappelle que des capitaines et des officiers ont été condamnés à de lourdes peines après découverte de colis de drogue fixés sous la coque de leur navire, sans qu'il y ait eu aucune preuve de leur implication. Les P&I Clubs sont préoccupés par une nouvelle législation, entrée en vigueur en octobre "qui apparaît comme une application disproportionnée et systématique de la loi criminelle dans les cas où des navires ont été "choisis" par des trafiquants". Les Clubs avaient déjà préconisé une veille sérieuse tout autour de la coque en cours de chargement pour essayer de détecter l'approche de plongeurs, et indiquent que les peines sont fixées entre 15 (minimum) et 25 ans de prison, sauf preuve contraire indiscutable, fournie par les marins accusés ou l'armateur, de leur non implication (!). De plus l'armateur est impliqué et il y a déjà eu des cas de confiscation du navire et de la cargaison par la justice. Des interventions auprès du représentant à l'OMI ou des membres du parlement, n'ont servi qu'à confirmer les nouvelles règles, dont une saisie du navire pouvant aller jusqu'à 3 mois avant les auditions préliminaires. Les Clubs pointent particulièrement le cas des affrètements "coque nue", où l'armateur devrait apporter une preuve de sa non implication alors qu'il n'a pas le contrôle de l'exploitation ou de l'armement, ou même des affrètements "normaux" où organiser une "veille aux plongeurs" autour du navire ne sera pas une préoccupation première de l'affrètement.

oOo

Nouvelles normes NOx.

D'après un article de C. Eason.

Un amendement à l'annexe VI de la convention OMI sur les pollutions marines a fixé de nouvelles normes pour les échappements des navires. Un navire commandé à partir du 1er janvier 2011 ne devra pas émettre plus de 14,4g/kWh (pour un moteur à 130 tm) ou 7,7g/kWh (pour un moteur à 2000 tm) de NOx; les intermédiaires sont déterminés par le calcul entre ces deux limites. Ces limites seront applicables jusqu'en 2016, date à laquelle les navires neufs devront être à 3,4g/kWh et 2,0g/kWh. C'est un vrai challenge pour les industriels.

oOo

Attaques nouvelles au mouillage de Port Saïd.

Fin décembre, deux attaques très violentes, sans précédent, se sont produites au mouillage de Port Saïd pour vols. Attaques par une vingtaine d'hommes armés, décrits comme très agressifs et ayant, dans un premier temps, repoussé la police arrivée sur les lieux, avant de s'enfuir. Il s'agit du ro-ro OXL Lotus et d'un chimiquier.

oOo

Les conditions réelles s'imposent.

D'après un article de J. Porter.

A titre d'exemple, Atlantic Container Line a équipé ses ro-ro transatlantiques de cellules pour les clandestins. Bien des exploitants emploient des gardes armés privés sur leurs navires transitant en océan Indien. Pourquoi donc, les armateurs font leur propre loi au lieu de laisser la police ou les militaires assurer la protection de leurs équipages, navires et cargaisons ? Tout simplement parce que, fréquemment, les autorités ne veulent pas arrêter les clandestins, et que les forces navales sont trop peu nombreuses pour la vaste zone du golfe d'Aden et de l'océan Indien où il y a risque de piraterie. Une complication supplémentaire apparaît lorsqu'un navire est détourné. Qui est responsable et de quoi. L'armateur est enregistré dans un pays, le pavillon dans un autre, l'affrètement dans un troisième, et l'exploitant réel dans encore un autre pays. Quand un clandestin est à bord d'un navire qui fait escale pour quelques heures, souvent, la police ne veut pas être impliquée. C'est pourquoi ACL a transformé cinq 40', chacun en 4 cellules avec les accessoires nécessaires. La piraterie est une question des plus sérieuses avec danger vital, possibilité de détournement pour des mois, paiement de rançon très importante, et même d'utilisation forcée du navire par les pirates. Malgré les recommandations officielles, des gardes armés sont employés, sans vraiment de certification de compétence de ces personnels. Il est peut-être temps de clarifier ces situations, plutôt que de continuer à diffuser des avis dont on ne tient pas compte, ou à se heurter à des refus d'appliquer la loi.

oOo

Eaux de ballast.

D'après un article de G. Van Marle.

Bien que les technologies nécessaires soient encore à développer, l'État de New York projette l'entrée en vigueur, début 2012, d'une réglementation près de 100 fois plus stricte que la règle adoptée en 2004 par l'OMI. Cela concerne, bien sûr, les eaux de l'Etat dans les Grands Lacs, et en conséquence les accès au St Lawrence Seaway, mais aussi les accès aux ports de New York et New Jersey (5 m te manipulés en 2010). Une réglementation encore plus stricte est demandée pour 2013. Bien que l'autorité du port ait indiqué que les navires non-conformes seraient refusés, ce n'est pas encore décidé, il y a déjà de nombreuses demandes de dérogation. La Californie a voté des textes encore plus stricts, qui seront appliqués "dès que la technologie le permettra". Des armateurs font remarquer qu'ils ont à s'arranger avec des règles fédérales et d'Etats particuliers et avec deux administrations séparées: EPA et USCG.

oOo

Les indications de l'AIS ne remplacent pas la veille.

D'après un article de J. Thomson.

Un jugement récent rappelle l'importance d'une veille appropriée aux circonstances, dont une veille radar effective en cas de mauvaise visibilité, à propos de l'abordage survenu le 3 février 2007 dans la Mersey. Le vraquier Alaska Rainbow (avec deux remorqueurs) attendait pour entrer dans l'écluse Alfred sur le côté de la rivière, le ferry Sea Express 1 devait entrer dans la rivière avec le courant portant (avec un commandant en examen), les deux navires normalement équipés et en contact avec Mersey Traffic Service. Le vraquier a annoncé qu'il était le courant près de l'écluse (avis confirmé par Mersey Traffic), alors qu'en fait, il se laissait dériver et revenait dans le chenal, obligeant trois autres navires entrant à manœuvrer et à passer très près. Le ferry a détecté un écho important à une distance de 1,6 mille, l'AIS a indiqué les deux remorqueurs mais non le vraquier. Quand le pointeur a été de nouveau placé sur l'écho (0,6 mille), l'AIS n'a toujours pas distingué le vraquier, et a indiqué un cap vers la rive alors que l'Alaska Rainbow était au milieu du chenal. Le ferry a vu le 1er remorqueur, puis, à 50 m de distance, le vraquier : abordage.

Le jugement indique une faute du vraquier pour n'avoir pas mouillé alors qu'il allait être un danger pour les navires entrant, avoir annoncé faussement qu'il était le courant sur le côté, avoir engagé le chenal, ne pas avoir "détecté" le ferry pour le mettre en garde, ne pas avoir fait de signaux phoniques. Mais le jugement est également très critique pour le ferry pour ne pas avoir fait une veille radar et auditive appropriée, il aurait détecté un grand navire, ce que n'a pas fait l'AIS, et pour avoir augmenté sa vitesse dès l'entrée du navire précédent, pour ne pas avoir interrompu l'examen en cours pour remettre le Second à une veille efficace, ce qui revenait à avoir un seul homme dans ces circonstances. Responsabilités partagées par moitié entre les deux navires.

oOo

L'OMI et la navigation "polaire".

Un "groupe de correspondance" a été organisé par l'OMI, pour élaborer des règles pour la navigation polaire, des experts espèrent un résultat en 2012, mais sans savoir ce qui sera obligatoire ou recommandé, sans savoir si les règles des sociétés de classification seront utilisées. Bien que l'IACS ait, depuis 1990, essayé de les harmoniser, les règles sont, pour le

moment, pratiquement particulières à chaque État, et il devient urgent de les harmoniser (construction ou par ex. vitesse). La Russie envisage de réécrire ses règles, pour permettre des passages non escortés sur la route du Nord. Un groupe minier important demande des voyages entre Dudinka (Sibérie 80°E) et la Chine toute l'année, disant qu'il a des navires adaptés. C'est un exemple significatif d'un État côtier établissant ses propres règles.

oOo

La Convention du travail maritime va probablement rater l'entrée en vigueur de 2012.

D'après un article de S. Matthews.

La Convention du travail maritime (MLC) 2006 ne sera probablement pas en vigueur avant mi 2012, alors que les politiques d'austérité ne poussent pas aux signatures. Fin 2010, il y avait 11 signatures sur les 30 nécessaires, la clause de tonnage est déjà atteinte. Quelques pays, dont certains de l'UE ont annoncé leur signature prochaine. Ce délai signifie, de plus, l'apparition de contradictions avec les nouvelles normes de STCW de l'OMI, entrant en vigueur début 2012, c'est-à-dire avant la MLC. Les différences entre ces deux Conventions importantes affectant l'emploi des marins pourraient engendrer des confusions ou des interprétations différentes, particulièrement au cours des PSC, ou bien des délais dans la mise en place dans les compagnies. On rapporte que le LR a délivré un pré-certificat de conformité à la Convention (navire pavillon Iles Marshall), certificat sans valeur légale tant que la Convention n'est pas en vigueur.

oOo

Essais d'élimination de SOx à Long Beach-Los Angeles.

D'après un article de R. Hailey.

Les ports de LB et LA, côte Ouest des USA, vont collaborer pour des essais de réduction de pollution des échappements sur les navires APL. La technologie employée utilise l'eau de mer, et est supposée diminuer les SOx de 99% et les particules de 85%. Le projet, pour un total de 3,4 mUSD, payé en partie par les ports, sera essayé à partir du printemps, et de très bons résultats sont attendus. L'eau utilisée doit être débarrassée des particules, puis traitée et "nettoyée" avant rejet, les particules seront stockées temporairement.

oOo

MAN prépare un moteur fonctionnant au gaz liquide organique.

D'après un article de E. Craig.

Un armateur scandinave a fait part de son intention de construire un navire (7500 tpl) avec un moteur MAN utilisant, en combinaison avec le combustible ordinaire, du biogaz tiré des déchets de l'industrie papetière ou du bois. Le combustible serait utilisé sous forme liquide, ne nécessitant pas de pompes cryogéniques ni certains systèmes utilisés pour les LPG. Dans certaines régions, comme la Scandinavie, le bioDME (bio-dimethyl ether) est plus disponible que le fuel, bien que la principale difficulté soit l'approvisionnement de ce combustible en exploitation normale.

oOo

Controverses à propos de l'E-navigation.

L'OMI est, en ce moment, violemment critiquée sur sa gestion des règles relatives à l'E-navigation. Les industriels l'accusent d'être lente dans l'élaboration des règles, de plus trop strictes, de telle sorte qu'elles se trouvent dépassées au moment de leur entrée en vigueur et assez "fermées" au progrès technique. Ils estiment que "l'OMI a réellement un problème de procédure", allant jusqu'à dire (M. Rambaut, secrétaire général Comité International Radio Maritime) que la technologie est disponible et c'est à l'industrie d'essayer différentes applications et de décider ce qui fonctionnera ou ne fonctionnera pas. Ces idées trouvent un certain écho à l'ICS. L'ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) est un des systèmes de base de l'E-navigation et sera obligatoire pour les navires de plus de 500 tjb en 2018. C'est un investissement lourd pour une flotte importante. Les critiques indiquent que les règles sont impossibles à changer, que les travaux de standardisation sont bien trop rigides. J. E. Hagen, du groupe de travail OMI défend le travail effectué, disant qu'il y a des inconvénients identifiés à régler, et qu'en aucun cas il n'essaie d'étouffer le progrès.

oOo

Progression de l'intérêt pour le passage du Nord-Est.

L'intérêt pour le passage par le Nord jusqu'au détroit de Béring augmente avec les préoccupations liées à la piraterie dans l'océan Indien. Lors d'une conférence en Norvège, une quinzaine de navires sont déjà prévus pour faire le voyage (dans ce secteur relativement mal cartographié). La saison dernière, Sovcomflot a fait un voyage complet avec un pétrolier (117000 tpl) partiellement chargé. Un navire norvégien est passé, premier navire non russe avec une cargaison non russe. Le brise-glace suédois Tor Viking II est passé de Sakhaline à la Baltique en janvier. Rosatomflot, exploitant les brise-glaces nucléaires russes, est connu pour faire une promotion active de la route du Nord. Cependant, cette route demande des améliorations dont des aides à la navigation ou une infrastructure de S&R.

oOo

Systèmes de largage en charge des canots de sauvetage.

Il y a de nombreuses critiques contre les systèmes de largage en charge des canots, faisant état de nombreux accidents, et indiquant même que ces dispositifs "life saving" sont maintenant la cause la plus importante des accidents à bord des navires. Cela arrive depuis des années, spécialement avec les canots fermés et largables en charge, supposés faciliter le sauvetage et l'évacuation. Les systèmes (jusqu'à 70 différents) de multiples fabricants, quelquefois complexes, trop fragiles, difficiles à entretenir, avec souvent des difficultés pour voir rapidement s'ils sont correctement positionnés, sont les causes de ces accidents, avec, pour certains armateurs ou fabricants, une recherche de conformité la moins coûteuse possible. Peu de personnes ont l'expérience de l'usage de ces dispositifs en condition réelle, et ils ne sont plus utilisés en dehors des exercices. Il est nécessaire et urgent que l'OMI standardise et rende obligatoire un système fiable unique (il en existe). La "dispersion" des accidents n'est pas une raison pour ne pas les voir ou agir.

oOo

Erika, suite.

Des informations font état de négociations en cours entre RINA (condamné en appel et qui s'est pourvu en cassation) et dix communes parties civiles. RINA souhaiterait régler les indemnités prévues à la condamnation, sous condition de renoncement à toute autre participation financière, ou réclamation (y compris venant du Fipol). Le Fipol doit se décider fin mars. Total avait accepté la condamnation en appel.

oOo

Nouveaux «visas» aux USA, mais les marins sont oubliés (ou suspects ?).

Les autorités d'immigration US ont corrigé un inconvénient qui empêchait les travailleurs portuaires étrangers d'avoir la carte d'identification biométrique nécessaire pour entrer, sans accompagnement, sur les ports et terminaux. Une version spéciale du visa B-1 permettra d'obtenir la carte TWIC (Transportation Worker Identification Credential). La réaction des professionnels est que cela sera utile pour des "port captain", des techniciens en intervention ou d'autres employés étrangers, mais les marins continueront à avoir besoin du visa D-1, qui ne donne pas accès au TWIC, et permet un séjour maximum de 29 jours, ce qui peut être un problème pour certains marins sur des navires spéciaux, alors que les travailleurs étrangers ont couramment un visa de 6 mois. Par dérogation, les capitaines, nationaux d'un pays où le visa ordinaire n'est pas obligatoire, pourront avoir le B-1 spécial avec une lettre de "garantie" de leur employeur.

PIRATERIE

Piraterie. (Diverses sources)

Le 4 novembre 2010, il est indiqué qu'il y a 20 navires avec plus de 438 otages détenus par des pirates somaliens. Quelques exemples de rançons indiquées :

Navire	Type	Tpl	Montant	Date
Sirius Star	VLCC	319.430	\$3m	Jan 2009
Saldahna	Vraquier	75.707	\$1.9m	Mar 2009
De Xin Hai	Vraquier	76.432	\$3.5m	Dec 2009
Maran Centaurus	VLCC	300.294	\$6m	Jan 2010
Al Khaliq	Vraquier	38.305	\$3.1m	Feb 2010
Talca	Reefer	11.055	\$2.5m	May 2010
Motivator	Chimiquier	13.065	\$1.5m	Jul 2010
Al Nisr al Saudi	Chimiquier	5.136	\$2m	Aug 2010
Samho Dream	VLCC	319.430	\$9.5m	Nov 2010
Golden Blessing	Chimiquier	14.445	\$9m	Nov 2010

NB: Ces montants ne sont généralement pas "officiels" et bien des navires sont libérés sans aucune indication du montant payé.

Après communication d'un rapport, il y a eu plusieurs interventions à la Chambre des Lords britannique pour critiquer le paiement de rançons et l'utilisation de négociateurs professionnels, alors que les marins continuent à être en danger, et que les pirates sont, pour la plupart, impunis. Il a été également dit que ces rançons alimentaient le terrorisme, et la suite donnée aux directives US sur les paiements devra être observée. Intertanko a critiqué l'organisation de convois "nationaux" dans le corridor recommandé du golfe d'Aden. Tout en tenant compte de l'action de ces convois, elle apparaît non coordonnée avec les forces de la coalition. Bien qu'ils ne soient pas nommés, on sait que la Chine, l'Inde et la Corée du Sud ont assuré de tels convois.

De nombreuses attaques, par des pirates somaliens, ont eu lieu. On pense que le Golden Wave (pêcheur capturé le 9 octobre) sert de bateau-mère. On peut signaler le cas du Beluga Fortune (12744 tpl) attaqué le 24 octobre matin et abandonné par les pirates le 25 après-midi à l'approche d'un navire de guerre. Les marins s'étaient repliés dans un local "citadelle" équipé de communications, après avoir arrêté le MP, fermé l'alimentation en combustible et bloqué tout accès à la passerelle – pendant environ 36 heures – aucun blessé. La compagnie se félicite des résultats des nombreux équipements installés et des formations dispensées aux marins depuis plusieurs années.

Cinq hommes ont été tués lors de l'attaque d'un navire transportant des gardes armés pour des plates-formes de forage dans le golfe de Guinée, en plus de plusieurs attaques avec prises d'otages.

Le 23 novembre, l'ONU a renouvelé sa résolution de coopération de la coalition avec le gouvernement transitoire de Somalie, avec autorisation d'intervenir dans les eaux territoriales.

oOo

Jugements.

Il apparaît des interprétations différentes au tribunal fédéral de Virginie qui juge les cas du Nicholas et du Ashland (navires de l'US Navy) attaqués sans succès. Alors que dans le cas du Ashland, un juge avait pensé qu'il n'y avait pas piraterie puisque la prise du navire n'avait pas été obtenue et avait jugé pour "tentative" (il y a appel), un autre juge maintient les accusations de piraterie dans le cas du Nicholas (le procès est à venir). Dans le cas du Maersk Alabama, traité à New York, il n'y a pas eu de procès, la défense ayant plaidé coupable.

Le 9 novembre, un juge kenyan a relaxé neuf somaliens accusés de piraterie, disant que le pays n'a pas pouvoir de juger les actions hors des eaux territoriales. Le 5 novembre, un tribunal kenyan a relaxé 17 accusés de piraterie, indiqués comme non coupables selon les conditions négociées pour les jugements de Nairobi au nom de gouvernements étrangers. Il y a actuellement 136 suspects détenus au Kenya. (Des articles précédents indiquaient que le Kenya se plaignait de l'insuffisance des sommes payées par l'ONU et d'autres intervenants pour l'amélioration de son système pénal et judiciaire).

La même semaine, aux Seychelles, pour la première fois, 11 pirates somaliens ont été condamnés (six ans de prison). Pour le détail, on peut signaler que le procureur était britannique, agréé aux Seychelles, la défense était assurée par l'ONU, il y avait des interprètes pour les somaliens ainsi que pour les témoins espagnols, français et italiens. La plupart des pays de la coalition ne tiennent pas à ramener les suspects capturés sur leur territoire, craignant que, par la suite, ils demandent l'asile.

oOo

Année du marin ou année du pirate ?

D'après un article d'opinion de T. Ascot.

L'année du marin de l'OMI semble une aimable fantaisie plutôt qu'une vraie initiative politique. Il semble que l'OMI n'ait pas fait grand-chose contre la piraterie qui est une menace importante contre les marins. Il est difficilement compréhensible que, par exemple, les forces navales parvenant à capturer des pirates, ceux-ci soient souvent laissés libres, par crainte de demande d'asile devant un système judiciaire qui va les défendre. A l'extrême, va-t-on arriver à penser, qu'en cette année du marin, il vaut mieux être pirate que marin? - En effet, il est certain que les marins sont exposés à des peines plus graves que les pirates – au moins dans l'Union Européenne-. A. Mangouras, capitaine du Prestige a été davantage poursuivi que n'importe quel pirate, relâché contre une "caution" de 3 m Euros, somme bien supérieure à ce que les pirates demandent. Comparaison sans doute extrême, parce qu'il n'a pas risqué la mort, mais il a été détenu. Ni l'OMI, ni la Commission des Droits de l'Homme ni même une nation n'ont fait grand-chose pour lui, tout comme pour aider les marins détenus par les pirates.

L'Onu et les forces de l'Otan préconisent une non-résistance si les pirates sont à bord. Les armateurs se retrouvent seuls pour essayer d'obtenir une libération. On peut comprendre certains armateurs, alors que, au lieu d'aide, des gouvernements les avertissent que l'embarquement d'armes à bord peut être illégal et que, en cas de mort d'attaquants, ils peuvent être poursuivis pour crime, mais qu'ils le fassent quand même. N'est ce pas un droit de légitime défense? - Il n'y a pas de limite aux rançons demandées, la réponse US est que le paiement peut être interdit et les armateurs accusés d'aide au terrorisme. Mais alors qui va aider à sauver les équipages retenus? S'il y avait des accidents maritimes avec un taux analogue à celui des attaques de pirates, il y aurait une réaction violente et mondiale, les USA et l'UE se lanceraient dans des poursuites contre les marins avec des accusations criminelles.

On rapporte que des services connaissent les pirates, où ils sont établis, les voitures qu'ils utilisent, les banques où sont leurs comptes et même parfois leur numéros de téléphone mobile. Mais il revient aux armateurs de fournir aux équipages de quoi se protéger, et une tâche ingrate attend les capitaines avertis que s'ils répondent aux attaques par des armes létales, ils peuvent être accusés de crime. Ingrat ou pas, les armateurs et les marins doivent continuer. Les détournements sont courants, et un voyage type de pétrolier entre le Golfe Persique et les USA est augmenté de 11 jours. Divers procédés sont utilisés (barbelés solidement fixés à l'extérieur, ligne de fûts le long du bordé pour essayer de gêner l'accrochage des échelles, citadelles de repli – on a même signalé l'installation de tuyaux en abord, branchés sur le manifold, pour envoyer du crude sur les pirates).

oOo

Chiffres.

Le 31 décembre 2010, 26 navires et 613 marins étaient détenus par des pirates somaliens.

oOo

Utilisation de gardes armés.

D'après un article de J. Porter.

Malgré les avis officiellement défavorables à l'utilisation de gardes armés à bord, des armateurs les utilisent, disant que l'emploi de gardes de sécurité professionnels est la méthode la plus efficace pour protéger les navires, et moins coûteuse que d'autres mesures. L'ICS, bien que défavorable, indique comprendre les motivations de certains armateurs prenant cette décision, pour autant qu'ils aient l'aval des assureurs ou des autorités. Quelques pays (dont la France) fournissent des militaires pour certains navires. MSC ne se cache pas d'utiliser des gardes armés sur ses navires. La compagnie avait eu un navire affrété saisi (MSC Panama) et avait dénoncé un manque d'aide des forces navales. L'équipe type est de quatre hommes, ex militaires, avec des armes type AK47 se montrant ouvertement dans les transits en zone dangereuse. En cas de saisie, des estimations font état d'une dépense type totale de 25 mUSD, sur la base d'une rançon de 6 mUSD, après paiement des juristes et intermédiaires divers et estimation des pertes d'exploitation. Des gouvernements "froncent les sourcils" devant ces gardes privés, mais en réalité "regardent ailleurs", alors que les attaques deviennent quasiment quotidiennes malgré la présence de forces navales.

Une "rough estimate by one professional" indique que 15% des navires transitant par le golfe d'Aden ont des gardes privés armés. On ne signale le détournement d'aucun de ces navires. On peut ajouter que des publicités pour la fourniture de gardes armés sont accessibles facilement et que Nautilus semble, maintenant, moins réticent à ces méthodes.

oOo

Responsabilités.

Des études (en particulier J. AC Cartner, juriste américain) pointent le fait que lorsque des gardes armés ne sont pas mis à bord par une autorité "souveraine" nationale ou internationale (cas spécial de militaires ou civils aux ordres de cette autorité). Ils ne peuvent être embarqués que comme "équipage" ou "équipage temporaire" (comme par ex. des ouvriers chargés d'un travail de réparation ou d'entretien) et restent donc sous l'autorité du Capitaine. Celui-ci ne peut déléguer ses pouvoirs que seulement à des gens brevetés, ayant un certificat ad-hoc et reconnu pour une tâche définie (comme par ex. un officier de quart ou un Chef mécanicien), les autres sont là pour assister le capitaine et les officiers délégués. La loi ne permet pas à un garde de recevoir une délégation des pouvoirs ou obligations du capitaine (comme par ex. l'ouverture du feu), l'ordre venant du capitaine peut, cependant, être à l'état "futur" en fonction de circonstances définies et parfaitement explicitées. Si acceptées par le capitaine, des instructions peuvent venir de l'armateur, mais pas du fournisseur de l'équipe de sécurité. Comme toute personne à bord, si des gardes armés vont contre des instructions du capitaine ou "font n'importe quoi", ils peuvent être pénalement (et/ou civilement) responsables de leurs actes.

oOo

Perception générale du problème.

D'après un article de C. Murphy.

A la suite de la libération, contre rançon, de P. et R. Chandler après 12 mois de captivité aux mains de pirates somaliens, libération médiatisée, des professionnels, très heureux pour ces deux personnes, font remarquer que, presque simultanément, deux navires ont également été libérés avec chacun une vingtaine de marins, sans qu'aucun journaliste ne s'intéresse aux dommages physiques ou psychologiques subis par ces marins durant une longue captivité –en otage-. Plus de 500 marins détenus en vue de rançon ne semble pas valoir une "nouvelle" (serait-ce parce que ce sont majoritairement des marins de pays en développement?), "Pouvons nous imaginer, une minute, ce qui arriverait en cas de prise de contrôle d'un avion, d'un train, avec 20 personnes à bord et demande de rançon? Cela serait probablement repris par les médias du Monde entier dans l'heure". Ces professionnels indiquent avoir à s'opposer à ce comportement négligent des médias vis à vis de la piraterie, "qui n'est pas une part normale et acceptable de notre travail".

oOo

Extension des zones de danger.

D'après un article de J. Drake.

Les eaux indiennes sont maintenant statistiquement plus dangereuses que les eaux du golfe d'Aden, les pirates somaliens allant de plus en plus loin. Des zones sont indiquées périodiquement, mais se révèlent rapidement obsolètes. Les forces navales surveillant principalement le corridor du golfe d'Aden, sont très dispersées plus à l'Est. Bien des armateurs considèrent que les précautions et/ou installations doivent être prêtes dans tout l'océan Indien jusqu'au Sri Lanka. Vu que les précautions pratiquées prennent plusieurs jours d'installation, des navires vers l'Ouest commencent à s'équiper (ou faire des exercices) dès le départ de Singapour. Au départ des ports de Mer Rouge ou d'Afrique du Sud, un délai est en général nécessaire pour être prêt avant les zones dangereuses. Tant que l'autorité ne sera pas rétablie en Somalie, les armateurs seront laissés à eux-mêmes pour leur protection, une fois passé le corridor du golfe d'Aden.

oOo

Jugement aux USA.

D'après un article de R. Joshi.

Un somalien, J. Ciidle, impliqué dans l'attaque (sans succès) du USS Ashland a été condamné, aux USA, à 30 ans de prison pour "violence contre des personnes à bord d'un navire" et "violence avec armes à feu". Ces accusations ne sont pas de "piraterie", qui aurait impliqué obligatoirement la perpétuité. Il a également plaidé coupable pour une implication dans l'attaque du CEC Future (cargo non US), et accepté la peine de 25 ans de prison. Ce dernier cas est le premier traité aux USA pour une attaque contre un navire étranger.

oOo

Différents rapports et commentaires.

Selon le rapport (de Jack Lang) remis à l'ONU, la situation est sérieuse et s'aggrave. Pour le moment, 9 pirates sur 10, au moins, sont relâchés parce qu'il n'y a aucun endroit où les juger ou les enfermer. Il préconise l'installation de prisons en Somaliland et au Puntland, avec des tribunaux, dont un éventuellement à Arusha, Tanzanie (où se trouve déjà un tribunal international). M. Lang préconise aussi des actions contre les chefs de gangs : "Tout n'a pas été fait pour arriver au sommet et capturer les cerveaux de ces crimes, ils sont environ une douzaine. Nous connaissons leurs noms". Il fait remarquer que le coût de ces mesures serait encore bien inférieur à la totalité des dépenses induites par la situation actuelle. L'ambassadeur de l'Inde à l'ONU, a préconisé des mesures plus précises pour "tracer" les sommes payées comme rançon, et des actions contre les installations logistiques pour la retenue des navires ou équipages.

A la date du 15 janvier 2011, il y avait 29 navires et 693 marins détenus par les pirates somaliens. On pense que les rançons obtenues par les pirates, en 2010, se montent à 238 millions USD. Des estimations du coût global de la piraterie indiquent une somme entre 7 et 12 Bn USD pour une année, dont 2,4 à 3 en détournements et retards, et 2 pour les opérations navales.

A propos des gardes privés armés, M. M. Penning (ministre britannique) a déclaré que dans un monde parfait, on ne veut pas d'armes à bord, mais le monde n'est pas parfait, "Je sais que des navires du pavillon ont des gardes armés à bord, je ne peux l'ignorer, mais je ne peux pas dire – OK, c'est bon – ce qui serait le retour des cowboys.... Ainsi, nous avons à fournir des instructions, plutôt que nous cacher la tête dans le sable, ce qui n'arrivera pas... Les pirates doivent savoir qu'en cas d'attaque de nos navires, on fera usage de toute la force nécessaire pour les protéger". Il compte garder des moyens, dans un contexte de fermeture de stations de MCA (Maritime and Coastguard Agency).

D'après plusieurs courtiers et P&I, l'utilisation de gardes armés n'entraîne pas de réduction de prime d'assurance. Bien que des armateurs n'admettent pas officiellement l'utilisation de ces services, il y a eu plusieurs négociations, la position générale des assureurs étant une "neutralité", et bien des administrations et P&I Clubs déconseillent cette pratique. Cependant, on pense que plusieurs armateurs commencent à penser que maintenant, c'est la seule solution – et la plus économique -.

G. Aponte, MSC chairman, est personnellement intervenu pour demander la création de corridors dans l'Océan Indien (après la prise par des pirates d'un des ses affrétés et plusieurs attaques sans succès de porte containers ou paquebots MSC), en indiquant qu'il envisage l'emploi de gardes armés. Il demande la création de trois ou quatre routes précises dans l'océan Indien, surveillées par des navires de guerre en station tous les 200 milles, avec hélicoptères. Une demande semblable a été faite par la CMA CGM. La Navfor répond qu'elle est toujours ouverte à de nouvelles idées, mais fait remarquer qu'il y a moins de navires disponibles que ne le pense M. Aponte, puisque la priorité est de protéger les navires de l'aide alimentaire à la Somalie. M. Aponte indique équiper ses navires de barbelés, de locaux "citadelles", et augmenter la protection de la passerelle.

N. Stolberg, armateur de Beluga, a renouvelé la demande pressante des armateurs allemands d'avoir des forces gouvernementales armées pour accompagner les navires du pavillon, ajoutant qu'il préférerait la police fédérale. Il indique envisager l'emploi de gardes privés et, en attendant, prendre la route du Cap.

Exemples de cas particuliers.

Un commando sud coréen a donné l'assaut sur un pétrolier piraté. Huit pirates ont été tués, cinq capturés et les 21 membres d'équipage libérés, mais malheureusement le capitaine blessé, ainsi que 3 soldats des forces spéciales Cheonghae. Le pétrolier Samho Jewelry (pavillon Malte, exploitant coréen) avait été pris le 15 janvier (à 350 milles Sud Est de Muscat, Oman) et a été libéré le 21 à 800 milles au NE de la Somalie. La Navfor indique que le navire ne s'était pas enregistré. (Il y a une photo et vidéo sur <http://maisonducombattant.over-blog.com/article-assaut-sur-le-samho-jewelry-65817638.html>). Le navire Motivator (pavillon Iles Marshall) a été libéré le 16 janvier, près de la côte de Somalie, il avait été pris le 4 juillet avec un équipage de 18 philippins et probablement utilisé comme bateau-base pour des attaques dont celle du EMS River le 27 décembre. Le Jacobet de la Navfor a envoyé du personnel à bord pour "assister" l'équipage immédiatement après sa libération.

- 17 janvier 2011-. On sait que le Léopard (cargo 1780 tpi, pavillon danois, six hommes d'équipage) chargé d'armes et explosifs, a été attaqué et sous le feu de pirates (le mercredi 12) et a stoppé. Le jour suivant, des forces spéciales du Gaziantep (Turc) sont montées à bord, mais il n'y avait plus personne. Les armateurs ont reçu un avis que l'équipage avait été kidnappé, probablement emmené sur un bateau-mère (sans doute pêcheur piraté). On pense que l'équipage avait mis la machine en panne et que les pirates ont préféré laisser le navire, compte tenu que l'équipage était en nombre restreint.

- 1^{er} février 2011-. Un assaut contre le Beluga Nomination (heavy lift, pavillon allemand) a échoué, assaut mené par un patrouilleur des Seychelles et une frégate néerlandaise. Le navire avait été capturé le 22 janvier et l'équipage s'était retiré dans une "citadelle". Mais les pirates sont parvenus à l'ouvrir par le plafond au bout de 48 heures. Les seules informations disponibles sont qu'au moins un des pirates et un membre d'équipage ont été tués, il semble que 4 membres d'équipage ont pu s'échapper mais seuls 2 hommes ont été retrouvés dans le canot de sauvetage (freefall) qui avait été largué.

oOo

Nouvelles menaces contre les équipages.

D. Cockroft (secrétaire général de l'ITF) a indiqué que l'ITF avait été plusieurs fois contacté par des pirates menaçant les équipages de tortures physiques ou psychologiques, pressant l'ITF d'intervenir pour accélérer le paiement de rançons. L'ITF demande aux États tels que Panama, Libéria, Chypre, Antigua & Barbuda qui "profitent largement de l'immatriculation de navires, de prendre davantage leur responsabilité dans la sauvegarde des équipages des navires de leur pavillon".

oOo

Difficultés et/ou formalités en rapport avec les gardes privés et les armes.

Quatre anciens des Royal Marines travaillant pour PVI (Protection Vessels International) ont été arrêtés en Erythrée (en décembre 2010), sans doute en embarquant ou débarquant dans ce pays. La situation est un peu confuse, et on se demande si et pourquoi un incident a eu lieu. Le pays n'est pas un pays courant d'escale pour embarquer ces gardes, mais PVI opère avec un navire-base dans le secteur, hébergeant le personnel et ayant une réserve d'armes, pour les navires les employant, ceci afin d'éviter au maximum les formalités induites par le transit d'armes à terre. Ce navire sert aussi de base aux vedettes d'accompagnement utilisées par certains armateurs. D'autres compagnies opèrent de la même façon.

Une difficulté est apparue en Afrique du Sud, où des navires ayant des armes à bord (armes conservées alors que les gardes ont débarqué) ont été inquiétés pour manque de permis. Une source indique l'arrestation de deux capitaines, qui ont été relâchés en garantissant que les armes restaient enfermées et ne débarquaient pas. La réglementation du pays demande un préavis de 21 jours avant escale pour une autorisation de "port d'armes", la demande devant être accompagnée de nombreux documents. Cela crée évidemment un problème pour les navires au tramping, les zones dangereuses étant maintenant proches. Les P&I contactent les autorités pour essayer de régler la question, espérant un accord de notification à 96 heures (comme prévu par l'ISPS) avec un système agréé de conservation des armes et munitions.

oOo

Condamnation confirmée aux USA.

La condamnation d'un pirate somalien pour son rôle dans l'attaque du porte-containers Maersk Alabama a été confirmée par un tribunal fédéral aux USA : 33 ans et 9 mois de prison. La peine plancher de perpétuité pour piraterie n'a pas été appliquée, l'accusation étant détournement et tentative de piraterie.

oOo

Deux navires-mères pirates repris.

La plupart des navires-mères utilisés par les pirates (navires piratés dont l'équipage est menacé et partiellement débarqué) sont connus et une liste est publiée par la coalition.

Le navire de guerre danois Esbern Snare, faisant partie de la force OTAN, a repris un bateau de pêche yéménite qui avait été capturé par les pirates (il y a environ un an) et servait de navire-mère. Le 11 février, il a été aperçu avec des embarcations sur le pont. Des hélicoptères l'ont fait stopper et après quelques tirs, les pirates se sont rendus. A bord se trouvaient 16 présumés pirates et 2 otages (le reste de l'équipage ayant été libéré par ailleurs), ceux-ci ont été remis à un navire yéménite et les pirates relâchés pour retour en Somalie. Il y avait à bord un important arsenal. Le 10 février, le HMS Cornwall, averti par un cargo sud coréen pour un comportement suspect, a repris le Jaish (à 250 milles d'Oman, et sur la liste OTAN) avec 17 pirates et 5 otages, les pirates ont été relâchés et renvoyés en Somalie.

Ces deux actions relancent encore les nombreuses demandes de changement des règles d'engagement pour les militaires, et d'une solution évitant une libération presque systématique des pirates. Demandes dont celle de M. Aponte (MSC) qui voudrait que les bateaux-mères des pirates (dont on a une liste) soient suivis, au large, par un navire de guerre pour, au moins, intervenir en cas de mise à l'eau d'embarcation, au lieu d'essayer de patrouiller dans tout l'océan Indien. M. Dickinson (Nautilus) indique qu'une action directe, préparée et "professionnelle", contre les navires-mères devrait être faite, malgré le danger de mort de marins, ce qu'il ne souhaite pas, mais des marins sont déjà torturés ou tués dans les circonstances actuelles.

En Grande Bretagne, des juristes (par ex. Holman Fenwick Willan) se posent des questions sur la légalité de tuer des pirates dans certaines circonstances, sur la "force raisonnable" pouvant être utilisée pour défendre la propriété ou la vie. D'autres, préférant ne pas être nommés, argumentent qu'il y a une différence entre se défendre et essayer de reprendre un bien déjà capturé, et si les textes relatifs à la légitime défense sont alors applicables, tout comme les règles d'engagement de la Royal Navy. La Convention de Montego Bay ne parle pas de force raisonnable ou de légitime défense en cas de piraterie.

oOo

10 février

Attaques de pétroliers chargés.

Au cours de la saison de la mousson, des compagnies (BIMCO) craignent qu'à cause des bateaux-mères, les pétroliers soient attaqués sur la route de sortie du Golfe. Il y a eu huit attaques de pétroliers chargés en quatre semaines, dont quatre réussies, la dernière (le 9 février) étant la prise du Irene SL (2004, 319300 tpi, 25 membres d'équipage) et pour laquelle on s'attend à une demande de rançon record.

oOo

Des pirates abandonnent une base.

L'agence Reuters indique que des pirates ont quitté leur base de Garad (région semi-autonome du Puntland) avec leurs prises de 13 navires piratés déplacés à Hobyo et El-Dhanane. Un homme, se présentant comme un pirate, a indiqué que les habitants de Garad s'étaient ligués contre eux et que les forces du Puntland se préparaient à les attaquer.

DES PIRATES SOMALIENS EN ESCALE

Informations recueillies par le CV(H) Jean Fossati



UNE EMBARCATION A ACCOSTÉ AU PORT D'ANTSIRANANA, HIER. SIX INDIVIDUS SE TROUVAIENT À BORD, DONT DEUX PIRATES SOMALIENS.

Les bandits des mers ne manquent plus d'audace. Hier, vers 11 heures, une embarcation à moteur hors-bord a accosté au port d'Antsiranana. Six personnes se trouvaient à bord dont deux pirates somaliens, deux marins, un ressortissant malgache et un comorien. Ce dernier serait le commandant du Zoulfecar, un cargo battant pavillon indien, arraisonné par les pirates entre Moroni et Dar-es-Salam, le 3 novembre 2010. Quatre marins malgaches se trouvaient à bord lors de la capture, dont Hassani Bao, Dodo Léonard, Abdou Ali et Zobi. Les autorités maritimes malgaches n'avaient aucune nouvelle d'eux jusqu'à hier. Le Zoulfecar est tombé en panne depuis plusieurs jours. Depuis, il dérivait. Après vérification, l'embarcation des six individus qui ont débarqué au port d'Antsiranana, hier, est bel et bien l'une des vedettes rapides du cargo qui, depuis des semaines, fait office de bateau-mère aux pirates.

Les deux pirates qui accompagnent les quatre marins auraient cherché à atteindre la terre ferme pour trouver les moyens de réparer leur navire, et se procurer des vivres et du carburant.

UNE VINGTAINÉ D'OTAGES

Les gardes-côtes ont inspecté l'embarcation que les deux pirates utilisaient, envoyés par leurs comparses pour trouver de l'aide. À les entendre, cinq de ses occupants sont en bonne santé bien qu'ils soient épuisés, à l'exception du commandant du Zoulfecar que les deux bandits auraient battu avec une chaîne, chaque fois qu'il ne leur obéissait pas au doigt et à l'œil.

Les pirates, qui ont accosté à Antsiranana hier, mettent en avant qu'ils seraient venus en paix. Ils affirment avoir jeté toutes leurs armes par dessus bord. Jusqu'à hier soir, ils étaient toujours à Antsiranana. Ils auraient même amorcé des négocia-

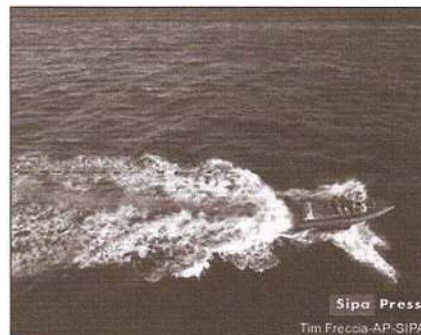
tions avec les autorités sur place pour trouver les moyens de faire repartir leur bâtiment. Dernièrement, le Zoulfecar a été localisé à une soixantaine de kilomètres au large d'Antsiranana. Aux dernières nouvelles, il y aurait encore 20 otages à bord, dont trois femmes. L'une d'elles serait souffrante. Le bateau serait surveillé par une douzaine de pirates armés jusqu'aux dents. (L'Express de Madagascar 22/02/11).

<http://www.lexpressmada.com/antsiranana-madagascar/21161-les-pirates-somaliens-accostent.html>

DEUX PIRATES SOMALIENS INTERPELLÉS À MADAGASCAR

Accompagnés d'un otage malgache, deux pirates somaliens à bord d'une vedette rapide ont débarqué lundi matin au port d'Antsiranana pour s'approvisionner en carburant, en pièces de rechange, et en vivres. Cette information insolite a été dévoilée par les gardes-côtes malgaches. Ces deux pirates somaliens sont issus d'une bande qui a capturé le navire indien Mv Ali Zoulfikar le 3 novembre 2010, au large de Dar-es-Salam (Tanzanie), avec ses 29 membres d'équipage, dont 4 Malgaches. Depuis l'attaque, le bateau qui transportait une cargaison de bœufs, servait de plate-forme aux pirates somaliens au large des côtes nord de Madagascar. Selon les gardes-côtes malgaches, le Zoulfikar est tombé en panne depuis quelques semaines en haute mer, suite aux intempéries provoquées par le cyclone Bingiza. En même temps, ses occupants étaient à court d'eau et de nourriture. A bord d'une vedette rapide, deux des pirates somaliens, accompagnés de leurs otages, en l'occurrence, deux comoriens (dont le commandant du navire, Soulihi Boinaheri), un tanzanien, et un malgache dénommé Dodo Léonard (originaire de Mahajanga).

Ils décident alors de rejoindre la ville d'Antsiranana (Diégo-Suarez) pour chercher du ravitaillement. C'est ainsi qu'ils ont été interceptés par les gardes-côtes malgaches.

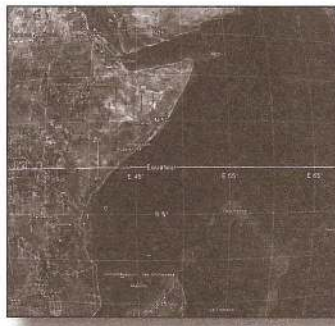


Les autorités malgaches préparent aujourd'hui la libération de vingt autres otages restés à bord du Zoulfikar. Une opération de sauvetage qui s'annonce à haut risque car douze autres pirates seraient présents à bord du navire. (L'Info.re 23/02/11)

<http://www.linfo.re/-Faits-divers,372-/Madagascar-deux-pirates-somaliens-interpelles-a-Antsiranana>.

MODE D'ACTION DES PIRATES SOMALIENS

Extraits de plusieurs comptes-rendus récents dans une grande compagnie



Il est 10h00 LT en ce mois de décembre 2010. Le navire MV EASY WAY se rend à Dar Es Salaam en Tanzanie, après une escale à Mombasa au Kenya.

Alors que le navire fait route vers les côtes tanzaniennes, l'officier de quart à la passerelle repère un skiff faisant résolument cap vers le navire à une vitesse de 23 nœuds. Ce skiff semble être parti d'un cargo présent à faible distance. Et ce cargo ré-

pond en tous points au signalement d'un navire récemment pris par les pirates, et signalé par les autorités militaires comme faisant office de navire-mère pour les pirates. Il est établi que les pirates somaliens utilisent désormais de manière récurrente certains des navires qu'ils ont pris pour augmenter tant leur rayon d'action que leur autonomie, ainsi que pour tromper des équipages, a priori peu méfiants à l'approche d'un navire marchand ou d'un navire de pêche.



L'observation de la route du skiff et du cargo signalé déjà utilisé comme navire-mère, laisse peu de doutes.

Il s'agit clairement d'un skiff de pirates somaliens et non d'inoffensifs pêcheurs.

Le personnel à la passerelle est alors en alerte et prévenu immédiatement, le Commandant met en œuvre les procédures sûreté du navire, en particulier :

- augmentation de la vitesse du navire,

- alarme générale à bord,
- déclenchement du système d'alerte de sûreté du navire,
- contacts immédiats avec les numéros d'urgence de la compagnie et des autorités militaires sur zone
- Un certain nombre d'autres mesures sont également mises en œuvre, mais non détaillées ici pour des raisons de confidentialité.



L'approche du skiff justifie la décision du commandant. Il s'agit bien de pirates, déterminés à prendre possession du MV DOOM.

Tandis donc que certains de ses comparses tirent sur le navire, le barreur approche le skiff au plus près du MV DOOM, afin que

les pirates puissent y fixer l'échelle en aluminium qu'ils transportent à bord de leur embarcation, ce qui leur permettra ensuite de monter à l'abordage du navire.



Pour mener à bien leur attaque, intimider l'équipage et forcer le navire à ralentir, les pirates n'hésitent pas à tirer au RPG et à la Kalachnikov AK47. Quelques projectiles touchent les sables de la passerelle.

Mais le MV EASY WAY a réussi à prendre suffisamment de vitesse, et les manœuvres évasives mises en œuvre par le Commandant, couplées à plusieurs dispositifs de protection passive mis en place à bord (barbelés, entre autres choses), rendent la tâche des pirates malaisée.

Après une heure de poursuite acharnée, et face au sang-froid du Commandant et de son équipage, les pirates se résignent finalement à abandonner leur attaque et rejoignent leur navire mère.



Si ces pirates ont réussi à s'échapper, allant rechercher un peu plus loin une proie moins coriace, tous n'ont pas forcément cette chance, les militaires réussissant régulièrement de belles arrestations, même si celles-ci peuvent sembler réduites au vu du nombre de pirates opérant actuellement dans le golfe d'Aden et le bassin somalien.



Simon Delfau
décembre 2010.

Pour ceux qui ont oublié ou ne connaissent pas l'association "LA TOULINE", qui a tenu son assemblée générale fin juin 2010

La Touline a été reconnue par le Ministère de l'intérieur établissement d'Utilité Publique par décret en date du 8 juillet 2010.

Unique association dédiée à l'insertion professionnelle du personnel maritime, cette reconnaissance nationale conforte l'action de l'association dont les objectifs sont de :

- Favoriser l'emploi des gens de mer.
- Proposer des formations «clés en main».
- Informer, promouvoir les métiers de la mer.
- Se tourner vers l'avenir : proposer aux jeunes stages et embarquements sur le site www.embarquements.fr
- Évaluer les compétences en vue de projets de reconversion et de procédures de V.A.E.

Contacts :

- **SIEGE SOCIAL** 280, rue Jurien de La Gravière - 29200 BREST
tel. 0298 434 938 - brest@latouline.com
- **ANTENNE** 22 rue de la Loge - 13002 MARSEILLE
tel. 0491 995 950 - marseille@latouline.com
- **Permanences** : LORIENT, NANTES et LA SEYNE-SUR-MER
- www.latouline.com

Le 25 juin 2010, La Touline a tenu son A.G. permettant ainsi à son président, Arnel LE STRAT, non seulement de dresser un bilan de l'activité 2009 mais aussi de parler des projets 2010.

Des démarches entreprises pour changer de local à Brest trop petit, des contacts ont été pris auprès des services régionaux mais aussi de l'Etat à travers l'administration des Affaires Maritimes. Cette action s'inscrit dans le projet de mise en place d'un Pôle social Maritime, regroupant les services de La Touline, ceux du Service Social Maritime de Brest et, du Seamen's club.

Les permanences de La Touline à Nantes ont repris grâce à deux bénévoles. Ce bureau présente l'avantage d'être proche des élèves de l'école de la marine marchande. A noter un bon fonctionnement dans les autres antennes Touline (Lorient, La Seyne sur Mer).

La Touline, point information conseil, est de plus en plus sollicitée sur la démarche de la Validation des Acquis de l'Expérience (VAE).

Au cours de l'année 2010, La Touline expérimente un nouveau dispositif mis en place par l'Etat et la Région : le référent unique / appui renforcé.

Le cadre de l'action «appui renforcé» s'inspire grandement du document réalisé dans le cadre des missions du comité interministériel de développement de la VAE intitulé « la fonction de référent unique de parcours des candidats à une certification professionnelle par la voie de la Validation des Acquis de l'Expérience (VAE) ».

Comme le préconise cette note, l'expérimentation vise deux objectifs essentiels à savoir :

- Limiter les abandons au cours de la démarche.
- Apporter une assistance aux candidats tout au long de leur parcours VAE.

Des compétences d'écoute et de synthèse sont aussi importantes, le référent doit être capable d'assurer un soutien aux candidats à toutes les étapes de leur parcours en fonction des difficultés qu'il pourrait rencontrer.

Une convention vient d'être signée en ce sens avec la Direction des Affaires Maritimes.

BILAN EMPLOI 2009

Evolution des offres et des placements

En 2008 (47%)	En 2009 (47%)
495 offres d'emploi	404 offres d'emploi
235 placements	191 placements

En 2009, nous notons une baisse des offres et des placements par rapport à l'année 2008. La crise économique est passée par là, touchant le secteur maritime dans son ensemble, à quelques nuances près. Ainsi, nous avons noté dès le 2^{ème} trimestre, une baisse des offres secteur transport passagers... Nous avons constaté également un retour d'élèves officiers en difficulté pour trouver leur stage embarqué. Malgré tout, le taux de placement se maintient à 47%.

OFFRES ET PLACEMENTS PAR SECTEURS D'ACTIVITÉS

La moitié des offres gérées par La Touline relève du secteur de la marine de commerce (54%) Toutefois, entre 2008 et 2009, on a pu noter une baisse des offres à la fois secteur marine de commerce mais aussi secteur offshore pétrolier.

Raisons :

- La crise économique sûrement (marine de commerce).
- Les candidatures spontanées (dans certains armements).
- Evolution dans les recrutements (favoriser l'emploi local = secteur offshore).

Pour le secteur de la pêche, nous notons une constance dans les offres entre 2008 et 2009 : 11% des offres reçues.

Par contre nous avons noté une augmentation des offres dans les secteurs de la grande plaisance (touché plus tardivement par la situation de crise – septembre 2009) et du secteur para-maritime (solution de refuge pour certains candidats vu l'incertitude des postes embarqués...).

Les offres concernant le secteur de la grande plaisance portaient sur tous types de postes : matelots, second capitaines, mécaniciens, stewardess, cuisinier.

Les offres du secteur para maritime concernaient pour l'essentiel des postes à forte dominante «machine» : ingénieurs marines, superintendants, mécaniciens de chantier, responsable sûreté...

Pour les placements, nous notons :

- La majorité des placements est réalisée dans le secteur de la marine de commerce (à mettre en relation avec les offres) ; légère hausse par rapport à 2008.
- Maintien des placements dans le secteur de la pêche.
- Baisse dans le secteur de l'offshore pétrolier (divisés par 2 par rapport à 2008).
- Hausse des placements dans les secteurs para-maritime et grande plaisance (rapprochement avec les offres).

OFFRES ET PLACEMENTS PAR TYPES DE NAVIGATION

Un constat : la navigation « transport passagers » demeure prépondérante en termes d'offres. Cela regroupe les vedettes à passagers, les yachts, les vieux gréements, les paquebots.

Toutefois, nous apportons une nuance à ce constat : baisse des offres provenant des compagnies de vedettes à passagers et à l'offshore également. Ceci a un impact sur les placements dans ces deux secteurs.

Par contre, nous relevons une hausse des placements sur les câbliers (14%), ceci s'expliquant, en particulier, par les embarquements d'élèves.

Enfin, nous avons noté une forte baisse des placements pour des barges (offshore pétrolier). En 2008, ce type de navigation se plaçait en deuxième position après la navigation sur les vedettes à passagers.

OFFRES ET PLACEMENTS PAR SPÉCIALITÉS

Une observation : dominante des offres de mécaniciens, 750 kW ou chefs mécaniciens 3 000 kW (navigation plaisance professionnelle, vedettes à passagers et remorquage). Les offres ont concerné également : les matelots de commerce, le personnel ADSG (cuisiniers, garçons...).

L'année 2009 confirme une tendance de 2008, les armateurs, sur des postes de matelots au commerce, privilégient les candidatures de marins titulaires d'un CIN et des trois certificats STCW 95 : matelot de quart à la passerelle, formation de base à la sécurité et le BAEERS.

Les placements de matelots ont été multipliés par 2 entre 2008 et 2009. A contrario, nous avons noté une baisse des placements de titulaires d'un capitaine 200 ums (diplômés ou brevetés). Nous observons également une hausse conséquente des placements de personnel ADSG entre 2008 et 2009 (de 3% à 10 %).

Enfin, les placements d'officiers polyvalents ont été multipliés par 2 (marine de commerce et para-maritime).

OFFRES NON POURVUES

Sur 404 offres d'emploi traitées, pour 71 d'entre elles, la Touline n'a pas trouvé de candidats à proposer. Les trois spécialités concernées :

- Ouvrier mécanicien.
- Officier mécanicien.
- ADSG.

LES ÉLÈVES

28 élèves ont trouvé leur stage embarqué par La Touline. En 2010, ce sont plus de 50 élèves qui sont accompagnés.

Arnel LE STRAT a informé l'assistance qu'après 10 ans de présidence il passera le relais en 2011.

ETABLISSEMENT DU SANCTUAIRE PELAGOS EN ZONE MARITIME PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLE (ZMPV)

BILLET D'HUMEUR...

Il est prévisible que le sanctuaire PELAGOS, situé en Méditerranée orientale française, soit prochainement déclaré Zone Maritime Particulièrement Vulnérable (ZMPV) par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), suite à l'étude des caractéristiques du trafic maritime, et sur la base de critères environnementaux (rareté des espèces, leur fragilité, leur reproduction), et de la réglementation déjà mise en place par l'OMI.

Cette appellation ZMPV impliquera de lourdes contraintes de navigation pour les navires de commerce :

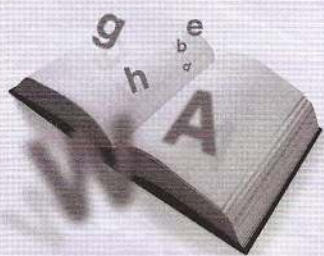
- signalement à l'entrée et à la sortie de la zone ;
- réduction de la vitesse des navires ;
- interdiction de navigation (sauf autorisation expresse) par la petite passe des îles d'Hyères ;
- complément de veille par un observateur indépendant ;
- ne pas s'approcher à moins de 500 mètres des mammifères marins ;
- se conformer au code pour l'observation des cétacés ;
- déclaration obligatoire de collision avec des cétacés ;
- évaluation et réduction de l'émission de gaz à effet de serre ;
- enfin, interdiction éventuelle de la navigation nocturne dans la zone.

Dans leur ensemble, les Capitaines de Navires français sont concernés par leur environnement de travail, la mer. Ils sont pour une large majorité d'accord avec les propositions de réglementation de cette ZMPV.

En revanche, il leur est difficile de comprendre que des recherches sismiques soient effectuées en limite (même extérieure) de cette zone. L'effet positif des mesures préconisées dans le cadre du sanctuaire PELAGOS sera certainement contrecarré par la pollution acoustique engendrée par les canons ultrasons utilisés dans le cadre d'une telle recherche.

Il serait dommage que seuls les navires de commerce supportent les obligations de respect de cette Zone Maritime Particulièrement Vulnérable.

Décembre 2010 - Le Bureau de l'AFCAN



Notes de lecture :

«Le marin américain»

de Karsten LUND, chez GAÏA Edition

Voilà un livre qui sent bon l'eau de mer. Le cadre d'abord, SKAGEN, cette pointe sableuse Nord du DANEMARK avec ses 2 phares, ses petites maisons arc-boutées contre le vent et ses drôles de bateaux de pêche en «tranche de melon».

L'histoire est une énigme familiale qui traverse le vingtième siècle. Qu'est devenu le marin américain sauvé d'un naufrage en 1902 et disparu le lendemain ?

Quelle empreinte a-t-il laissé pour que 50 ans après on s'interroge encore sur sa destinée ?

Ce mystère est à l'origine de la saga d'une famille de pêcheurs devenant armateurs et notables en accompagnant l'évolution de la pêche en mer du Nord, de l'invention de la senne danoise au quota de la commission européenne.

Un grand livre qui a bien mérité le grand prix des gens de mer.

Cdt Christian LOUDES - Mai 2010

En passant par la Cambuse

en Belgique

Certains vont penser que j'ai envie de faire court, car après les «moules-frites», on passe au «waterzoi» et tout est dit, ce qui est mal connaître la Belgique et les Belges, qui ont un coup de fourchette d'autant plus sérieux que la table est bonne.

D'abord il faudrait parler longuement des frites (à la graisse de bœuf), qui font partie des arts belges, il suffit de les goûter pour en être convaincu. Quant aux moules, on peut les préparer comme à Bruxelles ou comme à Ostende.

Aucun lieu de Belgique n'est éloigné de la mer, on aura les poissons, en particulier les soles et crevettes grises, et ces lieux sont toujours à proximité d'une brasserie, avec pour chacune une spécialité comme pilsner, trappiste, blanche, lambic, gueuse et autres bières d'abbaye qui seront utilisées en accompagnement, telle bière avec tel plat et surtout telle bière pour la préparation de tel plat.

Ainsi l'on prépare les filets de sole à la krik (bière à la cerise) : lever les filets de sole, garder les arêtes pour faire un fumet. Dans un plat, mettre 2 bonnes cuillères à soupe d'échalotes hachées, y poser les filets, à peine couvrir avec moitié krik moitié fumet de poisson, saler poivrer et mettre au four 200° pendant 6 à 7 mn à compter de l'ébullition. Pendant ce temps, faire un roux, et dans une autre casserole mélanger eau et jaune d'œuf au bain-marie, ajouter le roux, laisser tiédir et ajouter le jus de cuisson des filets, bien battre au fouet en ajoutant un peu de crème fraîche puis avant d'en napper les filets, mettez quelques cerises à l'eau de vie.

Originaires de Mons, nous avons les côtes de porc «à l'berdouille» : faire sauter les côtes de porc avec du saindoux artisanal, à côté faire un roux clair auquel on ajoute un bouillon. Dans une casserole, faire revenir des échalotes dans du beurre, ajouter du vinaigre et

du vin blanc, le roux et des cornichons en rondelles, finir par quelques cuillères à soupe de moutarde.

Pas de bière dans cette recette, mais c'est la boisson recommandée en accompagnement.

Un des emblèmes de la Belgique est le «spéculoos», un petit biscuit sec aux épices, dont voici une recette :

300 g de farine

250 g de vergeoise

150 g de beurre

1 cuillère à café de muscade, gingembre, girofle, anis en poudre et 1 de cannelle en poudre.

1 œuf,

5 g de levure chimique et une pincée de sel.

Mélanger vergeoise et épices, puis beurre et œuf, et ajouter toujours en pétrissant, la farine, la levure et le sel, laisser reposer une nuit au frigo. Le lendemain, étaler la pâte sur une épaisseur de 3 à 4 mm et la découper selon votre choix, et mettre au four une dizaine de minutes à 200°.

Pas prévu pour, mais essayez d'en écraser quelques uns pour en faire de la chapelure pour paner des escalopes de foie gras cru, à faire rapidement.

Une recette rapide : le «matoufé» : couper en petits lardons 150 g de lard frais ou demi-sel, les faire revenir dans une poêle ; délayer 3 cuillères à soupe de farine dans 1 verre de lait plus 1 verre d'eau, ajouter 6 à 8 œufs, battre vigoureusement, poivrer et saler selon le lard que vous avez utilisé, verser sur les lardons en remuant jusqu'à ce que les œufs soient bien pris.

Une spécialité bruxelloise est le «stoemp» (prononcer «stoump»), c'est un peu une potée, mais la grande différence c'est de commencer par faire revenir un oignon dans du beurre, puis l'on met choux de Bruxelles et pommes de terre, saler poivrer et remuer avec la cuillère en bois (on peut aussi remplacer le chou par d'autres légumes) couvrir d'eau ou de bouillon, faire cuire doucement pendant 3/4 d'heure puis sortir les légumes et les écraser grossièrement au pilon en ajoutant un peu de beurre, servir bien chaud avec lard ou saucisses.

Cdt Yves CHARLOT

