

AFCAN

Informations



Précautions anti-pirates • Photo Cdt Ardillon

N° 90

Juillet 2011



Sommaire

Editorial	P.3
Pressions subies par les capitaines.....	P.4
Formation ENSM - TP et embarquement.....	P.5
Naviguer en 2011 dans l'océan indien.....	P.6
La piraterie maritime, entretiens de Royan	P.10
Le Capitaine et les pirates en Océan indien.....	P.14
Médecine à bord	P.15
Routage météo	P.19
L'Unesco et les cloisons étanches	P.22
Décès suite à l'explosion d'une chaudière	P.23
Dangers des équipements de découpage	P.24
AG de l'AFCAN.....	P.26
Résolutions AG du CESMA	P.28
Autorité de l'UE sur les navires.....	P.29
Safer Seas Brest 2011	P.30
Nouvelles, lettres et extraits.....	P.31
En passant par la cambuse.....	P.36

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION		
Fin mandat en 2012	Fin mandat en 2013	Fin mandat en 2014
J. RUZ	H. ARDILLON	B. APPERRY
J. PORTAIL	L. BARBANCON	F. CAPOULADE
M. PREBOT	M. BOUGEARD	Th. CAUDAL
B. DERENNES	Ph. GRALL	G. GUILLEVIC
A. JEGU	J.F. LE GALL	R. LE DOARE
J.P. COTE	F.X. PIZON	H. QUERE

Bureau

Président	H. Ardillon president@afcan.org
Vice-Présidents	L. Barbançon Ph. Grall F.X. Pizon
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 Internet - Revue

F.X. Pizon - webmaster@afcan.org

Présidents de Régions

Normandie : H. Ardillon - normandie@afcan.org

Ile-et-Vilaine : J.D. Troyat - ille-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 : Les Gens de Mer
Contact : 0491.374.643.

NANTES : Contact : 0240.249.948.

Coordonnées

**AFCAN - rue de Bassam,
29200 BREST -
Tél.02.98.463.760.**

Courriel : courrier@afcan.org
Permanences au Siège :
Lundi & Jeudi 14h-18h

Permanences : lundi & jeudi • 14h-18h

E ditorial

Des mers plus sûres ?

*E*n Mai à Brest il y a eu le colloque Saferseas. L'AFCAN y a participé, beaucoup écouté et un peu parlé – voir plus loin dans la revue. Ce colloque, de compétences scientifique, technique, économique, environnementale, juridique et institutionnelle, était en même temps salon professionnel.

Nous y avons donc vu et entendu des concepteurs (et vendeurs) d'appareils de détection par satellite qui permettent de suivre et repérer plus facilement les navires. Il paraît que cela pourrait aussi servir pour le repérage des pirates, à la condition de recouper les informations avec d'autres services car en fin de chaîne les pirates ne seraient que les navires impossibles à identifier par recoupement. Mais qu'on se rassure, le recoupement est très efficace quand il s'agit de repérer les pollueurs.

On y a aussi parlé du navire du futur, des matériaux de construction, des équipements de contrôle de la fatigue des structures en mer (slamming, sloshing, buckling), toutes informations qui seraient utiles au capitaine d'un navire pour modifier sa vitesse et/ou sa route. Aussi du problème de la consommation et de l'émission de gaz d'échappement. En fait, on a parlé d'un navire plus solide, plus propre, donc plus sûr.

Bien sûr, il a été question de l'organisation de la sécurité en mer (Search and Rescue), et de la piraterie. A ce sujet, beaucoup de belles paroles : il faut lutter contre la piraterie. Qui pourrait être contre cela ? Mais quant aux moyens pour y parvenir, il n'y a pas vraiment de consensus, opposant les partisans d'une répression uniquement judiciaire à terre à ceux qui vivent la piraterie en mer et qui réclament de plus en plus fort des armes et des gardes à bord des navires. Un retour à la Lettre de Course des corsaires ? Quand sera-t-il pris conscience que la seule application des «Best Management Practices», même version 3, n'est pas chose suffisante pour repousser une attaque ?

Saferseas : comme son nom l'indique un colloque pour des mers plus sûres. Paradoxalement on n'y a parlé ni de la sécurité ni de la formation des équipages et officiers.

C'est pourtant ce qu'il faudrait travailler en priorité.

La nouvelle formation ENSM va supprimer 35% de l'enseignement des travaux pratiques. Voilà qui va élever le niveau d'étude et nous allons voir arriver sur nos navires des jeunes élèves et officiers encore plus théoriciens mais qu'il faudra former en pratique lors de leurs embarquements.

Un énième accident lors d'un exercice de mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage a endeuillé la Marine Marchande française. Pas un mot à ce sujet, à croire que cela n'intéresse personne puisque ni l'environnement ni la cargaison ne s'en trouvent affectés. Notre collègue afcanien, qui travaille au sein de la délégation française à l'OMI pour les sessions du MSC, a une dure tâche, et il a besoin des retours d'expérience et suggestions des adhérents qui naviguent et vivent avec ces problèmes de sécurité.

Bon vent, belle mer,

**Cdt Hubert ARDILLON,
Président**

PRESSIONS SUBIES PAR LES CAPITAINES - LETTRE DE L'AFCAN

Association Française des Capitaines de Navires

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

Le 14 avril 2011



Mme Anne-Sophie AVE
Délégué Général,
Armateurs de France
47 rue Monceau
75008 PARIS

Madame,

Après le récent décès du Cdt DERUY, nous n'avons pas pu obtenir l'entretien que nous souhaitons avec des responsables de la Compagnie CMA-CGM. Nous le regrettons, en raison des risques de désinformation et de prise de décision hâtive.

A cela s'ajoute le fait que nous avons reçu récemment plusieurs témoignages de commandants de diverses compagnies, soumis à des pressions quelques fois ressenties comme du harcèlement moral. La liste suivante n'est pas exhaustive.

- pressions pour faire passer les intérêts commerciaux avant la sécurité.
- pressions pour appareiller à tout prix, au mépris de la sécurité, et en violation des règles de la SOLAS et des recommandations ISM et ISPS. Récemment, à MARSEILLE, pendant la grève SNCM, un commandant a reçu l'ordre d'appareiller sans avoir l'effectif minimum de sécurité, alors que la situation connue sur les quais ne le justifiait absolument pas.
- absence de soutien pour faire face aux demandes des équipages.
- encouragements insidieux à quitter l'entreprise prématurément, sentiment que l'on cherche à se débarrasser des anciens malgré les affichages de circonstances (« plan seniors »).
- propositions insistantes de mutation à terre, malgré plusieurs refus des intéressés.
- pratique excessive du management directif, dont le seul but semble être de supprimer tout esprit critique.
- absence d'explications pour un blocage de l'avancement.

Comme nous l'avions indiqué dans notre dernier communiqué de presse, nous voulons œuvrer pour une amélioration des conditions d'exercice du commandement, condition essentielle pour garantir la sécurité de la navigation. Nous proposons trois pistes :

1. Rappeler officiellement à tous les armateurs la nécessité de respecter :
 - le rôle et la fonction du Capitaine, dont l'indépendance est une des exigences de la SOLAS et des Codes ISM et ISPS.
 - la convention collective, et notamment la nécessité de recevoir en entretien les Officiers dont la promotion aux fonctions supérieures est refusée, afin de leur en expliquer les raisons.
2. Alors que se déroulent en ce moment des discussions en commission paritaire pour la refonte de la convention collective, nous demandons aux différents partenaires de prendre en compte la spécificité de la fonction du Capitaine, en particulier pour les articles concernant les sanctions disciplinaires. Le débarquement non motivé du capitaine devrait être traité comme une sanction, et donc en respecter les règles. Ceci éviterait au Capitaine de se retrouver seul et sans défense face à ses « juges ».
3. Le débarquement du Capitaine suite à un événement nautique important en l'attente des conclusions d'une enquête en cours devrait être intégré dans l'ISM de chaque armement et faire l'objet d'une procédure, à l'instar des propositions de l'IMPA (International Maritime Pilot Association) lors de son dernier congrès, afin d'éviter à l'intéressé de le ressentir comme une sanction injustifiée.
4. Etudier la possibilité d'insérer dans le nouveau Code des Transports des dispositions garantissant l'indépendance des capitaines

Nous ne pouvons accepter le renouvellement de pratiques contraires à la réglementation, mettant gravement en cause la sécurité de la navigation. Mais nous restons à votre disposition pour discuter de ces différents points.

Nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos meilleures salutations

Hubert ARDILLON,
Président de l'AFCAN

Copie à :
Monsieur le Directeur des Affaires Maritimes
Compagnies CMA-CGM, SNCM, CMN
Organisations Syndicales
Presse : Le Marin, Journal de la Marine Marchande

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>



Le 16 mai 2011

à Madame la Ministre
Ministère de l'Ecologie, du Développement
Durable, des Transports et du Logement
246 Boulevard St Germain
75007 PARIS

Objet : Formation ENSM - Travaux Pratiques & Temps d'Embarquement

Madame la Ministre

A la lecture des programmes et horaires prévus pour la formation dispensée dans les ENSM, nous souhaitons vous alerter sur les risques de diminution du niveau de formation entraînés par la mise en place du nouveau cursus de formation filière A.

Nous voudrions attirer votre attention sur les points suivants :

- Diminution du volume horaire d'enseignement, particulièrement en travaux pratiques, dont on ne soulignera jamais assez l'importance. Ceux-ci (travaux pratiques et dirigés cumulés), actuellement de 1386 heures seraient de seulement 904 heures dans la nouvelle formation, une diminution supérieure à 30%. La diminution de ces heures de cours pratiques n'est pas et ne peut pas être compensée par des temps d'embarquement. Ces périodes d'embarquement (12 mois au total) pour devenir officier sont fixées par le code international STCW.
- Travaux ou devoirs spécifiques (Conduite de Projet) à effectuer dans le cadre de la formation lors des embarquements, intégrés à la période de formation dite 4^{ème} année. Les périodes d'embarquement comme officier breveté OMM ne doivent ni ne peuvent être considérées comme des stages en entreprise. Les jeunes officiers dès leur premier embarquement en tant que tels sont en charge et responsables d'un service particulier, que ce soit au pont (cartes, hôpital/infirmerie, sécurité, etc...) ou à la machine (groupes électrogènes, séparateurs, gestion des boues, etc...). Le temps passé aux « devoirs de 4^{ème} année » ne pourra être pris que sur les obligations d'un officier à bord, y compris la maintenance du navire.

Nous demandons à Mr Christophe Lachèvre, représentant des anciens élèves au Conseil d'Administration de l'ENSM, d'aborder ces points lors de vos prochains travaux.

Notre association se tient également prête à participer à toute action et réflexion que vous jugerez utiles dans le cadre de la mise en place de la nouvelle ENSM.

Veuillez noter que nous adressons le même courrier à Monsieur le Directeur des Affaires Maritimes.

Dans l'attente, veuillez recevoir, Madame la Ministre, nos respectueuses salutations.

Le Président
Commandant Hubert ARDILLON

Copie : Mr le Président du CA
Mr le Directeur des Etudes
Mr l'Inspecteur Général de l'Enseignement Maritime
Mmes et Mrs les Enseignants et Elèves
Ancien Elèves (Association Hydro-Sup Marine)
Journaux "Le Marin" et "Journal de la Manne Marchande"

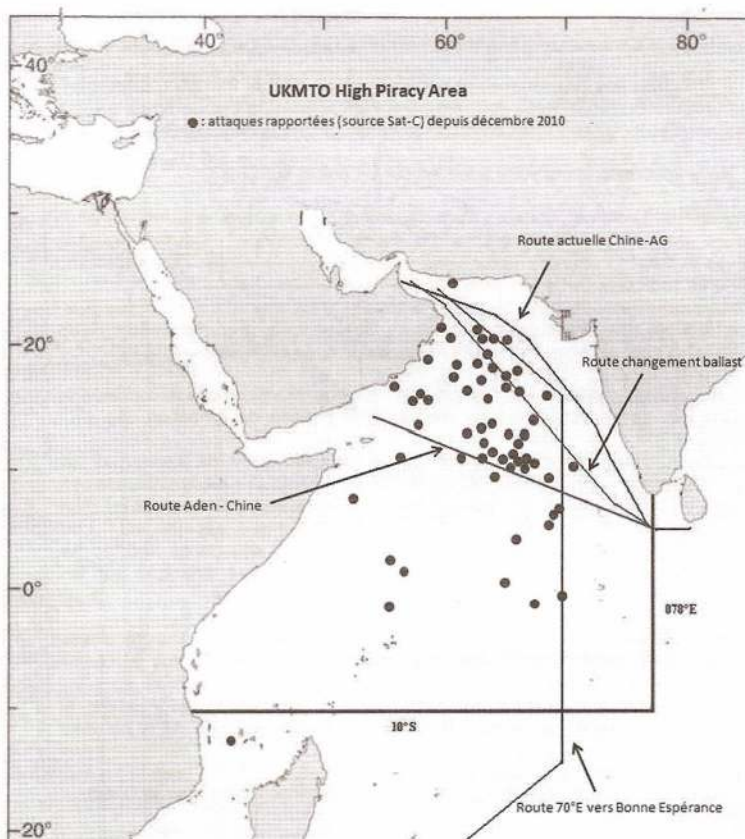
NAVIGUER EN 2011 DANS L'Océan Indien

Comme cela a déjà été rapporté, la piraterie somalienne prend de plus en plus d'ampleur. Au départ, située le long des côtes de la Somalie, elle s'est étendue vers l'est en mer dans l'océan Indien. Il devient ainsi de plus en plus délicat et stressant de naviguer dans cette zone, s'étendant sur un million et demi de milles carrés.

Les forces militaires présentes, avec leurs faibles moyens comparés à la surface à couvrir, ne permettent pas, loin de là, de protéger les nombreux navires qui transitent par l'océan Indien, de la Mer Rouge au détroit de Malacca en passant par le golfe Arabo-Persique. Cette présence est certes dissuasive, mais malheureusement, seulement là où elle est physiquement effective..

Le nombre d'attaques ne fait qu'empirer, année après année, sans que vraiment rien ne vienne montrer au marin ordinaire que l'on s'occupe sérieusement de son problème. Car une chose est sûre, la piraterie est surtout le problème du marin de commerce.

Comme le montre la carte ci-dessous, il y a eu depuis décembre 2010 un nombre assez important d'attaques, enfin d'attaques rapportées, même si pour la plupart (et heureusement !) elles ont échoué. Il faudrait y ajouter aussi les attaques sans succès qui n'auront pas été rapportées aux autorités compétentes, de peur, peut-être, de représailles.



Le pirate somalien est un ancien pêcheur somalien. Comme tout pêcheur il va là où est le poisson. Au début de son activité de pirate, il «pêchait» au large de la côte somalienne. Les armateurs, comprenant le danger, ont demandé à leurs navires de passer d'abord à 200 puis à 300 et enfin à 1000 milles des côtes somaliennes. Pour aboutir maintenant à une route sur le méridien 070°Est au plus ouest pour aller de l'entrée du golfe Arabo-Persique à l'Afrique du Sud. Cela représente quelque 1200 milles de plus, soit plus de 3 jours à 15 nœuds. Mais le «pêcheur» somalien a bien vu, lui aussi, que le «poisson» s'éloignait, et qu'il lui fallait aller aussi plus loin pour l'attraper. En bon pêcheur, il suit le poisson. C'est ce que l'on voit sur la carte. Les concentrations d'attaques sont d'une part sur le chemin golfe d'Aden vers Pointe de Galle et Sumatra, mais aussi sur les routes reliant le golfe Arabo-Persique au méridien 070°Est.

Mais s'éloigner en mer sur de frêles esquifs est quand même très dangereux. Le pêcheur, devenu

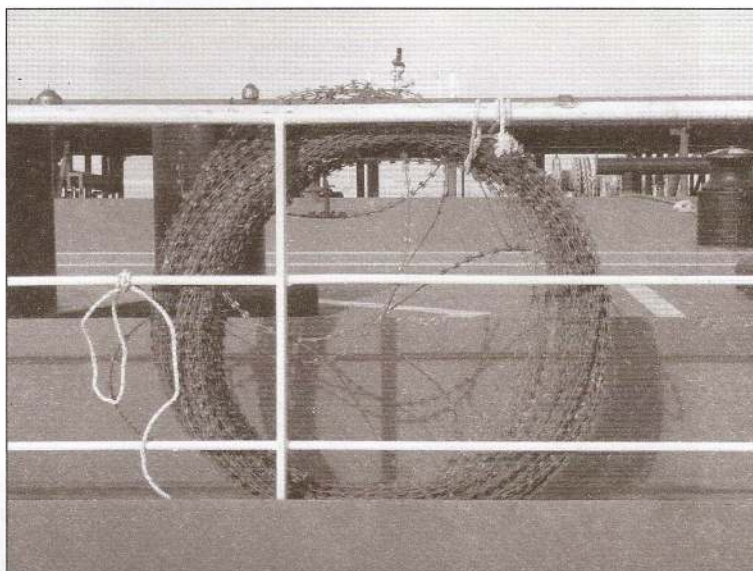
dès lors pirate somalien, s'est alors approprié le concept du «mother ship». D'abord à partir de petites unités manœuvrant facilement qu'il avait attrapées, il pouvait à loisir s'approcher des cibles potentielles suivantes, et ne plus avoir à souffrir de la mousson d'été qui perturbe sérieusement son travail à cette saison. Puis il a certainement ressenti un besoin accru de confort ou de sécurité plus développée en mer et est passé maintenant aux grands navires. On peut «voir» actuellement un VLCC de 315000 SDWT chargé de 275000 tonnes de pétrole koweïtien servir de «mother ship». On croit rêver, mais non. Ce genre de navire, déjà suffisamment dangereux à lui tout seul chargé ou non, peut le devenir encore plus, s'il est utilisé ainsi et lancé à la poursuite de navires. Seul avantage, s'il faut en trouver un, c'est qu'un VLCC chargé ne pourra jamais rattraper un porte-containers même chargé, lancé lui à 25 nœuds ou davantage. Par contre, il faudra faire une veille attentive (comme d'habitude en mer) pour ne pas se retrouver en situation plus que rapprochée avec un VLCC que l'on croit inoffensif mais en fait, chargé et armé de mauvaises intentions.

Alors, on essaie de trouver des moyens à donner aux marins pour les aider (ou leur faire croire) à repousser une attaque de pirates, mais en fait, surtout à dissuader une attaque. Quant à la repousser, lorsque les armes commencent à parler - d'un seul côté évidemment, c'est une autre affaire.

Il y a les «Best Management Practices». On en est à la 3^{ème} version. Certes, c'est mieux que rien, et même fortement conseillé, de les appliquer. Mais ce n'est pas ce livre qui va régler le problème de la piraterie.

De bons conseils y sont donnés, comme les manœuvres évasives lors d'une attaque rapprochée. Ce n'est peut-être pas applicable à tous les navires, certains manœuvrant mieux que d'autres, de même pour la préparation du navire. Faire voir qu'on est là, qu'on est préparé à une attaque, que l'on surveille très attentivement le plan d'eau, et qu'on est donc paré à alerter les alentours et les militaires si besoin est, c'est bien aussi. Il faut montrer aux pirates son degré de vigilance, surtout psychologique. Car on paraît tout de même bien faible avec nos pauvres moyens : une VHF, un téléphone et des lances à incendie en batterie pour repousser une attaque menée au RPG.

Alors, on voit maintenant des navires entourés de fils de fer barbelés, de herses, d'épouvantails à pirates, de lances à incendie sous pression en batterie, voire des débordements de ballasts pour les navires à léger. Sur certains navires, on a construit des annexes pour la veille aux pirates, ou installé des sacs de sable pour faire des abris. Même, et c'est un conseil des Best Management Practices, de mettre des panneaux indiquant (en somalien dans le texte) que les batteries sont branchées sur le 440 volts. Un état de guerre qui ne porte pas son nom. De mauvais esprits parlent d'un retour au moyen âge, sans l'huile bouillante à verser sur les assaillants du donjon.



Rouleaux de barbelés «razor blade»



Installation des herses

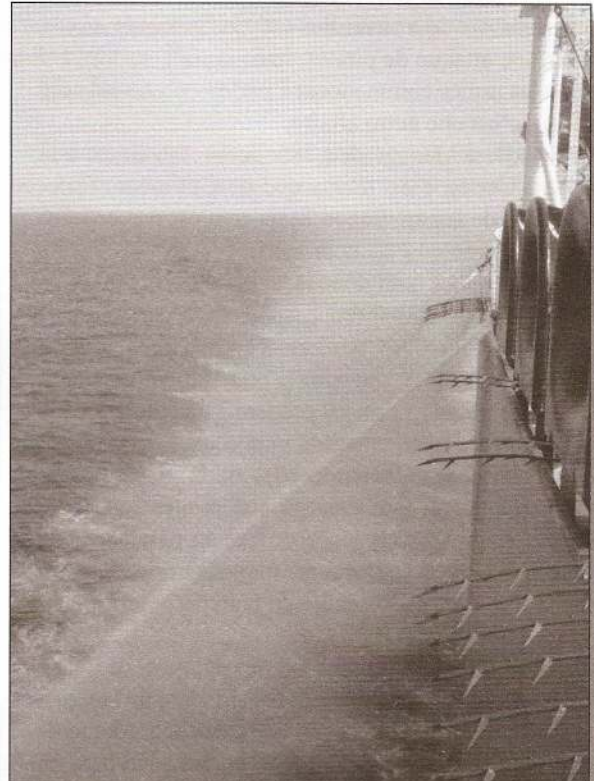


Herses en place le long du bord

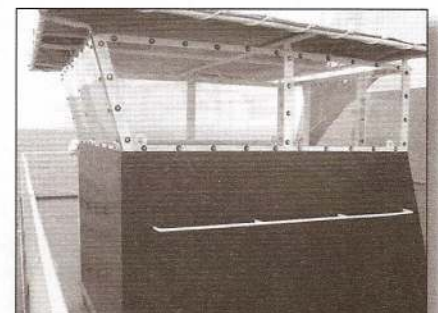




Epouvantails - Faux veilleurs



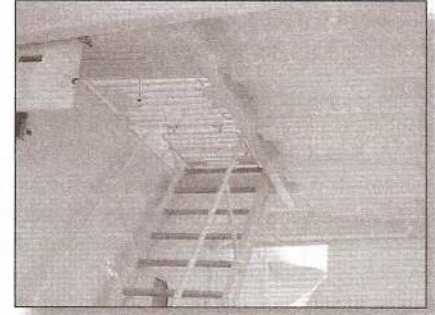
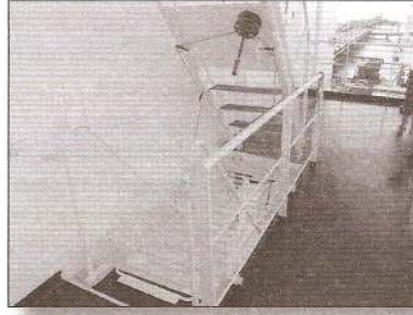
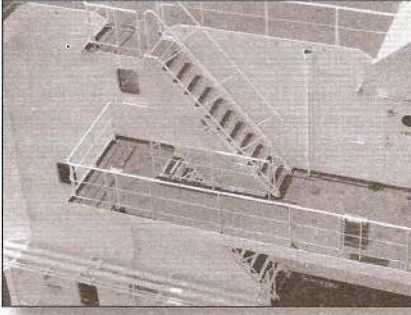
Lances à incendie sous pression



Poste de veille arrière

Et il y a aussi la fameuse citadelle. Celle qui devrait nous permettre de vivre cachés des jours entiers. Déjà quelques heures, ce serait bien, histoire de donner un répit plus psychologique qu'autre chose à l'équipage, le temps que les forces de l'ordre contre-attaquent. Mais il ne faut pas se leurrer, sur les navires où la citadelle n'est pas prévue, en décréter une en modifiant un accès sans renforcer les cloisons autour ne servira qu'à énerver un peu plus les pirates qui de toutes façons trouveront fatalement le lieu de repli. La citadelle, à force d'y penser, c'est un lieu de «petit» repli, mais c'est surtout, vu de terre, un gros effort de sûreté fait pour les marins. Mais aux yeux des marins, ce n'est certainement pas la panacée que l'on croit. Et pour pouvoir pénétrer et/ou détruire une «citadelle», les pirates seront de plus en plus lourdement équipés, y compris en explosifs. Une sorte d'escalade dans la violence. De même pour les «gardes armés» à bord. Les pirates tirent maintenant dès l'approche du navire qu'ils vont attaquer, juste pour voir s'il y a réponse du navire. La suite des événements est alors dictée par la réponse reçue, ainsi que la situation. Une attaque qui s'arrête est souvent le signe qu'elle est reportée sur un autre navire dans la même zone, avec l'espoir (pour les pirates) que cette nouvelle cible soit moins bien préparée.

On bloque aussi les accès extérieurs, avec interdiction de sortir sur le pont. Où stocker les poubelles pendant ce temps ? Là aussi, la sécurité (l'hygiène dans ce cas) doit primer sur la sûreté.



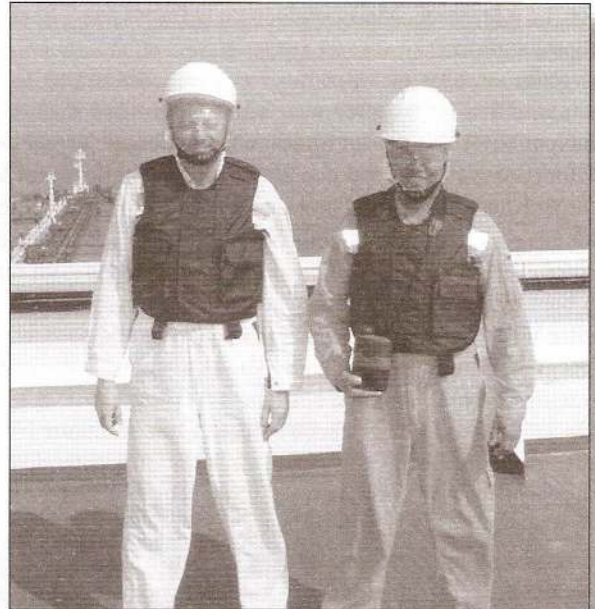
Echelles extérieures bloquées

Parfois, on n'hésite pas à faire le quart passerelle (veille doublée voire triplée) en habit de circonstances, gilet pare-balle et casque, armé de jumelles de vision de nuit (celles qui vous mettent un œil en vrac après utilisation. Il vous faut alors plusieurs minutes pour recouvrer la vision nocturne nécessaire au quart de nuit). Mais toujours sans armes à bord.

Surtout ne pas tomber dans l'excès inverse, ne pas dire : «du n'importe quoi». Car cela va certainement repousser certains pirates, les moins motivés. Ou au pire retarder la montée à bord des pirates, ce qui pourrait aussi laisser le temps aux militaires présents dans le secteur de se faire voir, reconnaître, etc... Un hélicoptère arrivant au début d'une attaque est un soutien non négligeable. S'il a pu venir assez tôt en vue du navire, et donc des pirates, cela peut suffire à stopper l'attaque, ou plutôt à la reporter sur un autre navire moins bien préparé, ou le faisant moins bien voir. Pour les autres, si l'attaque finit par être couronnée de succès, gare aux représailles. Car les pirates sont aussi de moins en moins calmes. Maintenant, ils abattent un otage pour un oui ou un non.

Tiens, auraient-ils aussi compris, quoi qu'on en dise par ailleurs, que le prix du marin n'était rien en comparaison du navire et de sa marchandise ?

Le quart passerelle, lors de la traversée de l'océan Indien nord, devient une vraie psychose pour certains officiers de quart. Entre les navires qui naviguent AIS coupé et tous feux de route éteints et les faux échos radars, il y a de quoi perturber plus d'un officier pont. Cela demande une sacrée dose de concentration et de discernement. Et toujours le doute. Est-ce vraiment un faux écho ? Après plusieurs faux échos de ce type, «l'habitude» du faux écho peut conduire à ce qu'un vrai écho soit lui aussi pris pour un faux. Outre le danger pour la navigation elle-même, c'est un danger encore plus grand dans la détection des pirates.. D'où l'utilité de faire plus que doubler la veille. Doubler carrément le quart, officier et veilleur (sans vraiment le doubler d'ailleurs, plutôt un doublement de quart en «quinconce», la moitié des membres du quart relevée toutes les 3 heures pour éviter le renforcement mutuel des opinions sur les faux échos entre autres), est une des solutions pour lutter contre ce problème psychologique du quart et de la veille en zone de pirates. Mais c'est une solution de riches. Il en faut des hommes pour pouvoir l'appliquer. Tous les navires ne sont pas aussi bien dotés en hommes pour se le permettre. Dans le cas contraire, quid de la fatigue, et donc fatalement du relâchement, des hommes de veille ?



Equipement de quart

Le pirate somalien n'est pas vraiment compatible avec la protection de l'environnement. Il faut renouveler l'eau de ballast avant d'entrer dans le golfe Arabo-Persique. Ce renouvellement doit se faire de façon très stricte, puisque l'eau doit être prise par plus de 200 mètres de fond et à plus de 200 milles des côtes. Suivant la vitesse du navire qui revient de Chine, il y a une possibilité de 30 à 40 heures entre Pulau Rondo et Dondra Head. Malheureusement, ce n'est pas suffisant sur un VLCC pour renouveler toute l'eau de ballast. Le complément doit donc se faire après le passage de Ceylan, c'est-à-dire en océan Indien, après être passé par le Eight Degree Channel (Minicoy). Maintenant à cause de la présence des pirates sur cette route qui mène de Minicoy à Ras al Hadd, les navires transitent le long de la côte de l'Inde, donc à moins de 200 milles de terre. Comment faire un changement de ballast dans ces conditions. Le choix est cornélien : être en conformité pour le ballast et risquer d'être détourné vers la Somalie ou bien être un peu plus sûr de sa traversée mais ne pas être en totale conformité sur la réglementation de changement de ballast? Il existe évidemment une autre alternative : augmenter le temps de transit entre Pulau Rondo et Dondra Head pour assurer un renouvellement complet du ballast. C'est possible à des vitesses très réduites, comme celle des pétroliers actuellement, vitesse qui, de toutes façons, sera augmentée au maximum lorsque le navire entrera

dans la zone à risques. Mais cela pourrait faire perdre un temps précieux en cas d'affrètement avec laycans rapprochés.

Une question existentielle : que faire dans la brume ? Je me suis retrouvé dans cette zone de pirates, à vitesse maximale suivant les consignes de mon armateur, ô combien sensées en la matière, avec les conditions suivantes : à 16 nœuds (ce qui pour un porte-containers n'est peut-être pas très rapide, mais l'est pour un VLCC), et une visibilité inférieure à 100 mètres puisque je ne voyais plus les grues des manifolds. La question est : faut-il mettre en service les signaux de brume réglementaires de COLREG ? Les signaux de brume alerteront les pirates éventuels et les renseigneront sur la position du navire. Sans signaux, les autres navires qui naviguent AIS éteint pourraient vous prendre pour un de ces fameux faux échos. Le risque d'abordage est énorme. Pour ma part je les ai mis en service. J'ai préféré la sécurité à la sûreté. Mais combien ne le feront pas ? Et comment leur en vouloir ?

Enfin en plus de ceux qui naviguent désormais tous feux éteints, il y a les blagueurs de VHF. On entend maintenant de nouveaux refrains sur les ondes. On se fait appeler par des «somalien coast guards» qui demandent par exemple où est le point d'embarquement le plus pratique sur le navire, ou combien de cabines sont disponibles pour des pirates, etc... Cela change du sempiternel et injurieux «filipino monkey banana», un mal pour un bien. Cette région est déjà suffisamment perturbée au niveau veille VHF. Un quart de 4 heures à la passerelle ne peut se faire sans avoir 5 minutes de silence. Voilà qui aide à la concentration en temps normal, alors en ces temps de piraterie ... S'ajoute en plus la musique (gros succès actuel et quel humour : la musique du film *Pirate des Caraïbes*). On a toujours entendu diverses musiques en VHF, suivant les régions. Il y a vraiment des gens qui s'ennuient pendant leur quart. Mais maintenant, lorsqu'on entend et que cela dure un peu, on pense systématiquement à une attaque pirate quelque part autour de nous. Bloquer le canal VHF en émettant de la musique empêche le navire attaqué de diffuser sur ce même canal (le 16) un message d'attaque, qui pourrait être entendu par une âme ou un militaire secourable et

pas trop éloigné, et donc une possibilité d'aide ou de secours éliminée.

Le problème des pirates est essentiellement celui du marin, pas vraiment celui des personnes à terre, même la main sur le cœur, mais qui pour certaines en vivent très bien. Et lorsque l'on apprend, à la suite d'une prise d'un navire en otage, que conformément à la charte-partie signée entre l'armateur et l'affrètement, le navire a été mis «hors-charte», on peut se demander si tout n'a pas été fait pour que l'on n'avance pas vite dans le règlement de ce problème. Car enfin, qui au monde a suffisamment de pouvoir pour obliger l'ONU et les États à mettre les moyens nécessaires pour la lutte contre la piraterie ? Seul le pouvoir de l'argent peut influencer sur les décisions à prendre. Tant que les majors pétroliers, pour ne citer qu'eux, n'auront pas une certaine responsabilité de fait dans la lutte contre la piraterie et le paiement des rançons, on peut sérieusement penser que rien n'avancera vraiment.

Et on n'attendra peut-être pas longtemps avant d'apprendre qu'un Capitaine aura été licencié parce qu'attaqué par des pirates. Même pas pris en otage, simplement attaqué, avec des traces de balles à réparer en chantier. On finira bien par y trouver une faute à ce Capitaine, une mauvaise ou insuffisante préparation tant du navire que de l'équipage, à la traversée de cette zone.

Comme l'écrivait un Capitaine dans le *Safety at Sea* de mars 2011, il faut que l'ONU décrète la piraterie comme étant un acte de guerre. Il ne faut pas se contenter de demi-mesures. Les tribunaux qui condamnent à quelques années de prison (déjà pleines) d'autres malheureux, ne le font pas assez durement. Et même si les USA viennent de condamner 5 pirates somaliens à la perpétuité (sur quel sol ?), il ne faut pas oublier que ces pirates avaient malencontreusement attaqué une frégate US, pas un navire marchand. Certains sont bien arrivés à déclencher une guerre en Afghanistan et en Iraq, pourquoi ne pas le faire en océan Indien. Et comme un nombre de plus en plus important de marins, vous savez ceux qui vivent réellement la piraterie, il faudra dire au sujet de cette guerre : «And, yes, take no prisoners».

Les pirates ont encore de beaux jours devant eux.

Cdt Hubert ARDILLON

LA PIRATERIE MARITIME

Entretiens de Royan - 7 mai 2011

Le colloque a été introduit par un discours de Jean-François Tallec, Secrétaire général de la mer, qui a énuméré les différentes questions auxquelles les premières tables rondes allaient tenter d'apporter des réponses :

- Dans quelle mesure le trafic maritime est-il atteint ?
- Quelles atteintes aux intérêts français ?
- La piraterie maritime est-elle une activité organisée ou spontanée ?
- Quid de la quasi-impunité dont jouissent les pirates interceptés ?
- Quel coût réel pour les Etats ?
- Comment remédier à l'indifférence à l'égard des (environ) 700 otages retenus par les pirates ?

La réponse à ces questions allait permettre de dresser un état des lieux assez complet, tandis que les tables rondes de l'après-midi allaient se charger de traiter les questions d'ordre juridique.

I. ETAT DES LIEUX

1. Didier Rebut (Professeur de droit pénal, Paris 2 Assas)

Partant d'un point de vue historique, le professeur a souligné que le problème de la répression de la piraterie était à l'origine matériel. Les pirates ayant la possibilité d'attaquer et de fuir rapidement, il est en effet particulièrement difficile de prévenir leurs actes ou de les appréhender. Cet obstacle a donc longtemps empêché les Etats d'envisager une répression juridique, se limitant à tenter d'apporter une protection militaire et à mettre en œuvre une répression violente. Le terme de piraterie est également resté pendant des siècles un terme générique, ne distinguant pas les actes et le lieu où ils étaient commis.

La problématique juridique a été abordée à partir du XVII^{ème} siècle avec l'organisation des Etats. La répression étant liée à la souveraineté, il restait le problème des pirates agissant dans les zones sans souveraineté ou dans les eaux territoriales étrangères. Une fois posé le principe

de liberté de la haute-mer par Grotius, l'idée de compétence universelle des Etats pour poursuivre les actes de piraterie a alors commencé à faire son chemin au XIX^{ème} siècle. Considérés comme les "ennemis communs" ou les "ennemis du genre humain", que tout le monde a le droit de tuer, la compétence des Etats pour les appréhender/ les juger/ les tuer quel que soit l'endroit de la haute mer où ils se trouvaient paraissait en effet assez naturelle. En revanche l'intervention dans les zones territoriales étrangères restait prohibée, ce qui explique la différence de traitement juridique entre la piraterie en haute mer et celle dans les eaux territoriales ("vol à main armée en mer").

La France aura été l'un des premiers pays à se doter d'une compétence universelle avec la loi du 18 avril 1825 abrogée en 2007, quelques mois seulement avant l'affaire du "PONANT", qui est à l'origine de la loi du 5 janvier 2011 sur l'action de l'Etat en mer.

2. J. Caballero (représentante spéciale chargée de la coordination de la lutte internationale contre la piraterie maritime)

Mme Caballero a dressé un état des lieux très général du phénomène de la piraterie au large de la Somalie. Donnant comme origine au phénomène la pêche illégale dans les eaux somaliennes et le déversement de déchets par les navires y transitant, Mme Caballero a souligné qu'un rapport sur ces allégations était demandé par la Résolution 1976 du Conseil de sécurité.

Son intervention permettait de réaliser le faible investissement que représentait la préparation d'une opération de piraterie (de 10 à 70000 \$), par rapport au gain moyen de l'opération (4 millions \$) et au risque de sanction faible (95% des pirates arrêtés sont relâchés). Elle soulignait la professionnalisation des plus hauts responsables de ces opérations, parlant même d'un "business model" de la piraterie, avec notamment une hiérarchie bien déterminée entre investisseurs, leaders opérationnels, chefs d'équipe et soldats de base qui ont entre eux des liens contractuels écrits. S'appuyant sur leur expérience et leur rapide adaptabilité, les pirates deviennent plus violents et âpres à la négociation.

Ils font cependant face à une répression de plus en plus dure de la part de certains pays (notamment l'Inde et la Corée du Sud) dont les ressortissants font le plus souvent l'objet de prises d'otages (90% des otages sont d'origine asiatique).

Enfin, Mme Caballero a souligné l'influence du phénomène sur l'économie somalienne, qui devient de plus en plus mafieuse. Traditionnellement clanique, elle est directement affectée et déséquilibrée par la grosse proportion des gains de la piraterie (60%) qui restent dans le pays. Les liens avec la milice islamique du Shebab qui pourrait déjà prélever un impôt aux pirates sont à confirmer. En tout état de cause, l'ampleur que prend le phénomène en Somalie met en évidence la nécessité d'une approche globale qui, selon la représentante, devrait d'abord trouver une réponse à terre.

3. M. Claude Morel, ambassadeur des Seychelles en France

Présentant son pays et sa dépendance de la mer, l'ambassadeur a énuméré les nombreuses conséquences de la piraterie sur les Seychelles depuis 2009: baisse de l'activité de pêche, importations par voies maritimes (95%) affectées, diminution des recettes touristiques.

4. Anne-Sophie Avé, déléguée générale d'Armateur de France

Souligne l'importance de la protection de la Marine Nationale.

5. Yvon Riva, président d'Orthongel

A souligné la vulnérabilité des thoniers (lents, immobilisés lors de la pêche, très accessibles). En 2009, les armateurs ont décidé que la pêche était devenue impraticable au vu du danger, et a obtenu du Premier ministre que des Equipes de Protection Embarquées constituées de fusiliers marins soient présentes à bord des navires. Ce système a permis d'éviter toute réussite d'attaque depuis 2009.

6. Jérôme Ferrier, directeur de la sûreté générale du groupe TOTAL

Total est présent dans plusieurs zones exposées au risque de piraterie (Golfe de Guinée, Golfe Persique), et a pris le parti de faire assurer la sécurité de ses installations par les armées locales, sans faire appel à des sociétés de sécurité privées.

7. Jean de Lavernolle, souscripteur risques de guerre (GAREX)

La piraterie a longtemps été considérée comme un risque de guerre

normal, dans la mesure où l'activité ne s'effectuait pas au nom d'une idéologie. Face à l'ampleur du phénomène il est depuis récemment considéré comme un risque de guerre par les assureurs, qui ont également créé une assurance K&R (Kidnap & Ransom, produit indépendant).

8. Amiral Valin

Expérience opérationnelle (a commandé la zone maritime de l'Océan Indien): A insisté sur l'importance du contrôle naval volontaire, par lequel les marines nationales suivent les déplacements des navires de commerce dans la zone affectée par les actes de piraterie. Il permet une intervention plus rapide en cas d'attaque, comme cela a été le cas pour le PONANT ou le CARRE d'AS.

La présence d'EPE à bord doit être validée par l'Etat du pavillon, sous peine pour eux d'être qualifiés de mercenaires aux yeux du droit international

Difficulté de l'impératif de flagrant délit institué par la Convention de Montego Bay: les pirates ne peuvent être appréhendés que s'ils sont arrêtés en plein action. La liberté de la haute mer leur permet en effet de transporter toute sorte d'équipement, même des armes.

9. Robbert Jurriansen, chef de division au QG d'Atalante :

Taux de succès des pirates : 26.6 %. Coût global annuel : 16 milliards d'euros.

10. Xavier Mesnet, chef de la cellule piraterie du CPFO :

Atalante est constituée de 6 navires.

Ocean Shield (OTAN) : 4 navires

Task Force 151 : 5

Opérations nationales : 13.

Total de 25 à 30 navires. Estime que 90 navires équipés d'hélicos permettrait d'offrir une couverture efficace. 100 commandos embarqués. Les pirates abandonnent peu à peu les bateaux-mères, considérés comme trop visibles, et reviennent aux boutres traditionnels.

Fait part de la frustration des militaires, obligés de relâcher 90% des pirates capturés: nécessité d'une solution juridique.

La solution doit venir de l'Union Européenne.

II. LOI APPLICABLE/ TRIBUNAL COMPETENT

1. En droit international :

i. La loi applicable :

L'article 101 de la Convention fixe quatre conditions cumulatives pour caractériser l'acte de piraterie :

- l'acte doit être commis en haute mer ou dans un espace maritime ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ;
- le bâtiment «pirate» doit être un navire ou un aéronef privé ;
- l'acte doit être un acte illicite de violence ou de détention ou de déprédation dirigé contre un navire, des personnes ou des biens ;
- l'attaque doit être effectuée à des fins privées.

Le même article 101 étend l'acte de piraterie à la participation volontaire à l'acte de violence et à l'incitation à le commettre ou le faciliter.

Dans l'arrêt "Intertanko" du 3 juin 2008, la CJCE a décidé que la convention de Montego Bay ne mettait pas en place des règles applicables aux particuliers. Cette jurisprudence oblige donc à renvoyer aux droit nationaux, et donc à la diversité des législations applicables.

Grande divergence entre les Etats pour appréhender le sujet : certains n'ont pas mis en place d'outils juridiques et renoncent donc aux poursuites. D'autres ont au contraire des dispositions très précises et érigent la piraterie comme un crime (exemple des Etats-Unis, dont la législation prévoit la prison à vie pour les pirates depuis 1809).

En France, la Cour de cassation a consacré un droit de poursuite inverse (Ph. Delebecque) dans les arrêts "Ponant" et "Carré d'As", dont le fondement serait la résolution 1816 du Conseil de sécurité, en reconnaissant la légalité de la capture de pirates dans les eaux territoriales, alors que l'infraction avait été commise en haute mer.

ii. Les juridictions compétentes

L'article 105 de Montego Bay sur le droit de la mer permet de déroger au privilège du Pavillon :

«Tout État peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'État qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi».

La Convention de Montego Bay créé ainsi une compétence quasi universelle au profit des États qui procèdent à l'interpellation des suspects pirates, mais peu d'États l'ont reprise dans leur législation.

iii. Où juger les pirates? Le rapport de Jack Lang

• 1^{ère} solution envisagée :

améliorer la situation actuelle

Les obstacles juridiques :

Il n'existe pas de compétence universelle pour juger les pirates. Ce problème a été résolu par certains États dont la France, la Belgique et la Tanzanie.

Contrainte institutionnelle/opérationnelle : question de l'administration de la preuve : comment inciter les victimes à témoigner? Il faudrait par exemple accepter les vidéoconférences.

Les obstacles "capacitaires":

Le manque de capacité carcérale. L'État devrait financer l'amélioration de ses capacités carcérales (Kenya, Seychelles, Ile Maurice...)

Les obstacles politiques :

Le premier qui s'attribue une compétence universelle va devoir tout juger. Or il n'est pas certain que les États veuillent supporter ce rôle.

• 2^{ème} solution envisagée :

apporter des solutions nouvelles en plaçant la Somalie au cœur de la situation. La 25^{ème} proposition du rapport établit deux juridictions spécialisées au Puntland et au Somaliland ainsi qu'une cour délocalisée.

Cette solution n'emporte pas l'unanimité : certains préfèrent renforcer la capacité juridictionnelle et d'autres militent pour un TPI comme la Russie.

Il faut également d'une part aider à l'évolution du corpus juridique de la Somalie qui comprend 3 strates : la coutume, la Sharia et le droit formel; contribuer d'autre part à la formation des juges et des avocats en Somalie.

• Observations/ Débat :

Il serait nécessaire d'avoir une directive communautaire imposant aux États membres de se doter d'une législation introduisant la compétence universelle.

Cette compétence universelle vient pallier la déficience des pavillons. En effet, la plupart des États de pavillon (notamment les États de pavillon de complaisance) n'ont pas d'arsenal juridique suffisant pour juger les pirates. La compétence universelle permet donc de compenser cette déficience.

A noter que l'Union Européenne verse des subventions pour permettre la restructuration de la Somalie (notamment la pêche artisanale).

Quid de la Commission Rogatoire Internationale? A qui l'adresser?

La Charia prohibe expressément la piraterie (exemple des tribunaux islamiques en 2006).

2. En droit interne : cas de la France

En France : légalité des interpellations dans les zones territoriales somaliennes. Loi 2011/Articles 224-6 à 8 du Code Pénal : enlèvement et séquestration.

i. Avant l'entrée en vigueur de la loi du 5 janvier 2011 : Illustration avec le traitement judiciaire du Ponant.

Le 4 avril 2008, le navire battant pavillon français, avec à son bord 22 français, était détourné dans les eaux internationales du Golfe d'Aden par des pirates somaliens. Les otages ont été libérés le 11 avril. Le même jour six personnes en possession d'une partie de la rançon ont été arrêtées par les forces armées françaises sur le sol somalien. Les suspects ont été retenus sur un navire militaire français du 11 au 15 avril. Ils ont ensuite été embarqués dans un avion à des-

tinuation de la France. Une fois arrivés sur le territoire national le 16 avril, les suspects ont été placés en garde à vue, puis mis en examen.

La compétence pénale française pour juger des infractions commises n'a pas été remise en cause car elle résultait des articles 113-3 et 113-7 du code pénal ainsi que de l'article 689-1 du code procédure pénale. De plus, l'application dans les relations internationales de l'adage *male captus bene detentus* permettait de justifier les poursuites en France des suspects quand bien même leur capture à l'étranger pouvait être entachée d'irrégularités (Arrêts Argoud/ Barbie/ Carlos).

En revanche il y a eu contestation de la légalité des actes de privation de liberté des suspects avant leur arrivée sur le sol français. Le principe de la légalité procédurale et le droit fondamental à la sûreté, prévu notamment à l'article 5 de la CEDH interdisent qu'une personne soit arrêtée et détenue sans titre et hors de tout cadre juridique. Les autres garanties violées invoquées étaient le principe de promptitude, les garanties liées à la garde à vue, l'article 73 du code de procédure pénale concernant la présentation devant un OPJ.

La Chambre de l'instruction de la Cour d'appel de Paris a rejeté l'ensemble des demandes en qualifiant les privations de liberté consécutives à la prise d'otage "d'actes de gouvernement" échappant ainsi au contrôle du juge. L'arrêt de la chambre criminelle de la Cour de cassation du 16 septembre 2009 a rejeté les pourvois:

"L'arrêt n'encourt pas la censure dès lors que des **circonstances insurmontables**, caractérisées par l'attente de l'accord des autorités somaliennes en vue du transfert des six suspects en France, justifiaient leur privation de liberté pendant près de cinq jours".

ii. La loi du 5 janvier 2011

a. Les objectifs

- Pas de définition de la piraterie mais référence au Code pénal
- Donner une large compétence aux juridictions françaises
- Donner plus de pouvoir aux commandants des navires
- Statut de la personne retenue à bord pour toutes les actions en haute mer.

b. Les mesures

Une compétence quasi-universelle

La loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 élargit la compétence des juridictions françaises en permettant aux autorités françaises de juger les pirates interpellés non seulement en haute mer et dans les espaces ne relevant de la juridiction d'aucun État (ce qui est déjà prévu par la Convention de Montego Bay), mais aussi dans les eaux territoriales d'un État étranger lorsque le droit international l'autorise.

Deux conditions doivent être réunies :

- o Les auteurs suspectés d'actes de piraterie doivent avoir été arrêtés par des agents français ;
- o Les juridictions françaises ne seront compétentes qu'à défaut d'accord avec les autorités d'un autre État pour l'exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle.

L'aggravation des sanctions

L'article 4 de la loi ajoute un article 224-6-1 au Code pénal : de vingt ans de réclusion criminelle, le maximum légal est porté à trente ans lorsque l'infraction est commise en bande organisée.

La mise en œuvre de mesures de coercition et de contrôle

La loi dispose que les commandants des bâtiments et aéronefs de l'État sont autorisés à mettre en œuvre les mesures de contrôle et de coercition lorsqu'ils disposent de «*motifs raisonnables*» de penser que les personnes en cause ont commis des actes de piraterie.

A l'égard des personnes soumises aux dispositions du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, la consignation à bord peut être ordonnée par le capitaine à l'égard de la personne «mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou des personnes se trouvant à bord», offrant ainsi au capitaine une plus grande latitude encore, sous réserve de l'accord du procureur compétent, qui doit être informé dès le début de la mesure.

Ces mesures sont entourées de garanties de plusieurs ordres, portant sur le maintien de la mesure de coercition elle-même, et son déroulement :

La personne maintenue à bord doit faire l'objet d'un examen de santé dans les 24 heures (Il ne s'agit pas d'un examen médical à proprement parler, puisque la personne suspectée de piraterie peut

être examinée par toute « personne qualifiée ». L'examen médical n'est obligatoire qu'à l'issue d'un délai de dix jours à compter du premier examen.

Le maintien de la personne à bord est subordonné à l'accord du juge des libertés et de la détention, saisi par le procureur de la République. Le juge des libertés et de la détention statue avant l'expiration d'un délai de quarante-huit heures à compter de la mise en œuvre des mesures de restriction ou de privation de liberté. Le JLD autorise le renouvellement des mesures de coercition par ordonnance insusceptible de recours, pour une durée maximale de 120 heures, renouvelable dans les mêmes conditions de fond et de forme le temps nécessaire pour que les personnes en faisant l'objet soient remises à l'autorité compétente (art. L. 1521-14).

Le législateur a enfin souhaité permettre aux agents de l'État de procéder à la destruction immédiate des embarcations sans pavillon ayant servi à commettre les actes de piraterie, après saisie des objets ou documents liés à la commission des faits.

La spécialisation des juridictions

Sont ainsi compétents pour connaître de la poursuite, de l'instruction et du jugement des infractions de piraterie et des infractions connexes, les tribunaux de grande instance du siège de la préfecture maritime ou ceux dans le ressort duquel se trouve le port vers lequel le navire a été dérouté. Brest, Cherbourg et Toulon.

c. Les problèmes de procédure suscités par cette loi

Le juge est privé d'une partie de ses pouvoirs classiques.

Attribuer la qualification d'OPJ aux marins: une solution difficilement envisageable.

Faut-il réellement juger les pirates ? 15 sont en prison sans procès "programmé":

Le coût conséquent des rapatriements.

Les difficultés stratégiques: le premier qui s'attribue une compétence universelle va devoir tout juger. Or il n'est pas certain que la France veuille supporter ce rôle (exemple de l'échec avec la Belgique).

Efficacité dans le traitement de la criminalité: fonction dissuasive difficilement envisageable, les candidats à la piraterie ayant le choix entre mourir ou faire fortune grâce à la rançon obtenue.

COMMENT PRÉVENIR LA PIRATERIE ?

Débat sur l'opportunité de la prévention de la piraterie par des sociétés de sécurité privées

Présentation de Gallice Sécurité

Société de sécurité privée ou société militaire privée? Négocie actuellement avec plusieurs pays (Madagascar, Somaliland) pour établir des partenariats public-privé (PPP). Elle offre plusieurs types de services: escorte par un bateau armé, embarquement d'une équipe à bord des navires de commerce, aide dans la protection "passive". Ils sont sous pavillon panaméen. Les chefs d'équipe sont tous des anciens commandos de la marine. Leurs règles :

- Les gardes sont toujours armés : il existe une grosse demande pour que les gardes ne soient pas armés mais Gallice Security refuse que ses employés n'aient pas ce moyen de protection.

- Légalité du port des armes et de la manière de se les procurer.

Le débat

Gallice soutient que les Etats et les sociétés privées ont un intérêt à se partager la protection des navires. Ils reprochent à l'Etat de vouloir en faire son rôle exclusif. Ils reprochent également aux armateurs français de recourir à des sociétés de sécurité privées étrangères.

Néanmoins pour "Armateurs de France", la sécurité est une activité régalienne de l'Etat. S'il y a une privatisation de la sécurité alors il n'y aura plus d'intérêt à avoir un pavillon français, car la protection par la Marine française est l'un des privilèges des navires battant pavillon français. Armateurs de France craint également une escalade de la violence et un désengagement des marines nationales si la présence des sociétés privées devait se généraliser.

Pour la Marine française, la sécurité est une obligation de l'Etat prescrite par la Convention de Montego Bay et le Code de la marine marchande.

Observations de P. Simon :

Il semble que depuis 2010 il y a eu plus d'attaques repoussées que réussies.

Exemple de réussite du Déroit de Malacca. Les pays ont réussi à se débarrasser des pirates avec une réponse militaire.

Succès des opérations de capture dans les affaires du Ponant/ Carré d'As/ Tanit.

Invoquer l'article 73 du Code de procédure pénal qui donne à toute personne qualifiée pour appréhender l'auteur d'un délit et le conduire devant l'OPJ le plus proche, pour justifier l'intervention de gardes armés ?

Conciliation possible entre une protection Etatique et privée.

Contracter avec une société privée par Guillaume Brajeux et Xavier McDonald du cabinet Holman Fenwick Willan.

Le cadre juridique :

Aucun règlement européen contraignant sur les services militaires privés à bord des navires (Résolution 1722 du Conseil de l'Europe recommandant l'emploi de sociétés de sécurité privées par les compagnies. Ne lie pas les Etats).

Les recommandations des gardes-côtes américains pour contracter avec des services de sécurité dans les eaux à haut risque (Port Security Advisory 5-09).

Un minimum de qualification requis.

Critère de légitime défense pour les navires battant pavillon US (PSA 36 09) : "en cas de légitime défense, l'équipage et le personnel de sécurité peuvent utiliser tous les moyens disponibles pour faire un usage raisonnable de la force, y compris des armes à feu si nécessaire".

Les critères que les sociétés privées doivent remplir :

- Accréditation indépendante.
- Responsabilité couverte par son assurance.
- Contrôle/ Sélection du personnel.
- Les informations liées à l'immatriculation.
- Signature de la Charte du 09 novembre 2010
- Une expérience dans la sécurité maritime et accord pour que les règles d'engagement des gardes armés soient définies et vérifiées par le conseil de l'armateur.
- Permis et licences pour mener des opérations armées dans le port de départ et d'arrivée + certificats valides pour les armes.

Les questions opérationnelles à envisager :

- Les risques ont-ils bien été évalués ?
- Les assureurs sont-ils informés ?
- Y a-t-il l'accord de l'Etat du pavillon ?
- Les règles d'engagement ont-elles été définies et vérifiées par un avocat ?
- Les instructions concernant le déploiement des gardes armés sont-elles claires et transparentes ?
- Existe-t-il une répartition claire et précise des rôles entre le Capitaine et le responsable des gardes armés ?

Les questions contractuelles à prendre en compte :

Le contrat doit clarifier les règles d'engagement – répartition claire des "pouvoirs" car il y a un conflit potentiel avec les prescriptions de SOLAS et avec le code ISPS (autorité impérative du capitaine pour les questions de sûreté et de sécurité). Les relations entre le capitaine et le responsable de l'équipe de sécurité doivent donc être bien établies par écrit concernant le contrôle du navire.

D'autres questions parfois sans solution :

- La possession d'armes à bord peut causer plus de problèmes qu'elle n'en résout (marchandises dangereuses/inflammables).
- L'usage d'une arme est régi par la loi de l'Etat du pavillon, en conformité avec celles de l'Etat du siège de l'armateur, de l'affrètement et de l'opérateur, parfois contradictoires.
- Exemple du pavillon allemand : Les armateurs allemands commencent à changer le pavillon des navires qui transitent régulièrement par le Golfe d'Aden. Avec un navire battant pavillon libérien, les armateurs allemands peuvent ainsi engager des sociétés de gardes armés privées (Les autorités du Liberia fournissent une liste de sociétés recommandées). Pression de la part de l'Association des Armateurs allemands (Verband Deutscher Reeder) qui réclame des équipes de protection de la police fédérale à bord des navires. L'association reste opposée au développement des sociétés de sécurité privées du fait de l'incertitude légale qui persiste en cas de tirs mortels.
- Les Etats côtiers : les navires qui entrent dans les eaux territoriales ou dans le port d'un Etat sont soumis à la législation de ce dernier. Les arrestations et amendes prévues en Afrique du Sud : cas du "Redwing".

LE CAPITAINE, LA «JOURNÉE DU MARIN» OMI ET LES PIRATES DE L'OCÉAN INDIEN !

Le 25 juin 2011, c'est la «journée du Marin» OMI. C'est, comme vous savez, la trouvaille de l'OMI pour sembler «faire quelque chose», tandis que la piraterie est en constante progression de par le monde, et que les marins marchands commencent à y payer un tribut de plus en plus lourd.

Oh ! il y a bien eu la pétition de l'an dernier et les résultats ont été remis au Secrétaire général MITROPOULOS : 930 406 signatures... loin de la totalité des marins du monde quand même ! On refait en ce moment une autre via les armateurs ce coup-ci (voir SOS : Save Our Seafarers sur le net) ! N'hésitez pas signez... ce ne sera vraisemblablement encore qu'un autre coup d'épée dans l'eau !

Tous les efforts de l'OMI semblent tellement dérisoires qu'ils montrent encore une fois que l'OMI n'a aucun pouvoir sur les Etats. Circulaires après circulaires, l'OMI tente donc, «avec ses petits bras», d'aider les marins à traverser les mers infestées de pirates... qui, eux, ont trouvé un sacré business qui finalement semble pour le moment rester tolérable pour nos nations maritimes ! En effet peu d'accidents graves finalement, et surtout on évite de parler de l'état post traumatique non seulement des otages mais aussi des équipages seulement «attaqués» !

L'OMI visiblement ne sait plus quoi faire sinon «embrasser les marins sur la bouche»... Vous devriez lire la lettre d'Efthimios MITROPOULOS du 11 février 2011, qui commence par «Dear Seafarers» (accessible sur le site imo.org) ! On va faire le jour du marin après l'année du marin ! Promis, juré, l'OMI va faire tout pour qu'il y ait enfin une réponse à ce fléau, et elle entend bien orchestrer la réponse ! (thème OMI de 2011 !)

Bon, soyons clairs, les Etats maritimes ne veulent pas ou ne peuvent pas assurer le maintien de l'ordre dans les eaux internationales. Leurs marines de guerre sont à un nouveau tournant et le premier résultat est quand même la diminution des flottes et leur complète inadaptation à la surveillance des eaux car on est toujours dans la lutte contre les méchants sous-marins ou avions d'en face (au fait, qui c'est en face ?)

Il y a peu, mettre des armes sur des navires de commerce était encore tabou. Puis on embarque assez gentiment des militaires sur des thoniers (industrie vitale pour la France et l'Espagne à ce qu'il paraît ?...), puis on voit arriver des sociétés privées armées. L'ICS a finalement estimé que cela pouvait être une solution (Press release du 15 février 2011).

Soyons clairs : ceci va devenir très courant et comme les marines militaires ne peuvent pas fournir, ce sont des privés (Private Military Company - PSC) qui assureront !

Rassurez-vous, pour l'instant ce sont des anciens militaires ! Il n'y a pas encore eu de bataille navale (les tirs de semonce apparemment suffisent pour l'instant !) mais cela ne saurait tarder... un navire français a été tiré au bazooka récemment... le Capitaine (adhérent AFCAN) a très bien réagi... mais 2 grenades ont été tirées sur la passerelle ! Ils s'en sont bien tirés, mais ils ont cru leur dernière heure arrivée quand même ! Ce navire appliquait les recommandations de l'OMI et de l'ICS (BMP 3), et il n'y avait que l'équipage (légèrement renforcé : 1 lieutenant de plus) sans armes... le résultat est : nous ne retournerons plus jamais dans le coin sans une escorte armée ! On le jure !

La solution actuelle est, bien sûr, le navire d'escorte fortement armé apte à assurer la surveillance tout autour du navire vulnérable (la société privée GALLICE la propose). Du côté des anglo-saxons, c'est parti à fond tandis que le pavillon français refuse toujours les armes de guerre à bord. Ce n'est pas le moment de faire la fine bouche alors que le pavillon RIF est à la peine (dernier «Le Marin» de mars !).

Enfin, superbe paradoxe, le code ISPS a été élaboré pour tenter de diminuer les conséquences du terrorisme mais... n'avait pas tout à fait prévu la piraterie ! Certains états rechignent encore à inclure les mesu-

res de lutte contre la piraterie dans les plans de sûreté : on croit rêver ! (je vous conseille de lire le rapport du MSC 88/26 § 18.45 !) Heureusement la France n'est pas restée à ce niveau-là et notre grande compagnie (ex nationale) n'a pas eu beaucoup d'états d'âme avant d'armer certains de ses navires !

DU POINT DE VUE DE LA RESPONSABILITÉ DU CAPITAINE

La présence d'armes à bord pose de sérieux problèmes aux Capitaines ; ils peuvent être résumés en 10 items :

1. Le Capitaine reste responsable de son navire. Les gardes armés sont donc sous l'autorité du Capitaine. Les interventions sont approuvées par le Capitaine (tirs, puis sauvetage obligatoire... des pirates !)
2. Pour des gardes privés, les permis de port ou de transit d'armes doivent être conformes aux règles du pavillon et des ports fréquentés. L'accord du pavillon est nécessaire et notamment pour les RUF or ROE (rules of use of force or rules of engagement) appliquées par la compagnie de sûreté.
3. Il y a lieu de revoir avec les assureurs les clauses de tous les contrats car il peut s'agir d'armes de guerre (contrat P&I différent) utilisées contre le navire et à partir du navire assuré.
4. Affréteurs et chargeurs doivent être informés de la présence de gardes armés à bord.
5. Dans le choix de la «Security Company», l'armateur doit assurer «due diligence» dans son choix : (réputation, système qualité incluant les procédures pour RUF and ROE, membre d'une association assurant la conformité avec IOCC (International Code of Conduct for Private Security Companies) comprenant leur propre assurance, etc.)
6. Un contrat (copie pour le Capitaine) avec une clause de recours contre la Compagnie de sûreté doit exister.
7. Le nombre de gardes embarqués doit être compatible avec le nombre maximal de personnes autorisées à bord (drome). En général, la conformité avec SOLAS doit être conservée, sinon risque d'exclusion de la couverture P&I.
8. En cas d'intervention sanitaire ou sauvetage, s'assurer que le P&I couvre les hommes de garde, ou que la PSC a sa propre couverture.
9. Exercices et entraînements à bord (SOLAS) doivent être effectués avec les gardes armés. Les dangers de l'utilisation des armes à feu en fonction de la cargaison sont revus à chaque exercice.
10. Les BMP (Best management practice to deter piracy) recommandés par l'OMI/ICS et rendus obligatoires par le P&I ou le pavillon ou les associations d'armateurs doivent être appliquées même avec des gardes armés à bord.

NB 1 - Piraterie ou pas, l'Afrique du Sud demande un préavis de 21 jours lorsque le navire transporte des armes même si elles sont dans un coffre et sous scellés. Dans le cas contraire, le navire est retenu et son Capitaine inculpé et emprisonné.

NB 2 - Des associations de Private Security Companies viennent de se créer en vue d'auto-réguler ce marché en pleine explosion (sic).

En conclusion

Si certains (nos collègues Nordiques sont déchaînés) envisagent la guerre totale (considérer les pirates comme des terroristes, blocage des côtes et attaques de leurs repaires à terre, destruction systématique des mother-ships, identification et assassinat de leurs chefs et banquiers à terre), **les marins de commerce déjà pris en otage vont se trouver entre deux feux !... dommages collatéraux dit-on !**

Pour les armes à bord, l'OMI botte en touche, mais la piraterie est bien trop lucrative pour croire que de donner un peu de riz aux Somaliens résoudra le problème. Il faut s'attendre à une aggravation et une extension ailleurs dans le monde que les marins marchands vont continuer à redouter.

Aux dernières nouvelles, Dr John CARTNER demande à l'OMI d'utiliser le système actuel de «tacite acceptation» d'amendements à la SOLAS pour assurer l'immunité des capitaines (et autres responsables) en cas de mort des pirates. En effet, en cas de gardes armés à bord, le risque d'être inculpé de complicité est grand pour le Capitaine en cas

de mort (d'un côté ou l'autre). Il précise en outre que la self-defense ne peut être envisagée avant un acte illicite !

Oui, l'OMI pourrait faire cet effort ? qu'en pensent nos juristes ! Malgré tout donc, il n'y a pas beaucoup d'autres perspectives que l'auto-défense !

Lorsque bénévolement, je fais les séminaires carrières, je n'ose pas parler des risques de piraterie... Je crois que c'est malhonnête... tandis que Johnny DEPP, lui, triomphe... en pirate des Caraïbes !

Voir l'article ci-dessous.

Cdt Bertrand APPERRY - 9 mai 2011

Source : CARTNER & FISKE, LLC / SHIPMASTERLAW

Prominent UK and US maritime lawyer Dr John A. C. Cartner is calling on shipowners, ship managers, labour, NGO's and IMO representatives to support his call the IMO to enact changes to the Safety at Life at Sea Convention (SOLAS) to combat the continuing problem of piracy facing the global merchant fleet by allowing ships to carry armed guards.

Writing in Lloyd's List on 6 April, Dr Cartner, managing member of the Washington based law firm Cartner & Fiske LLC, argues that under SOLAS and other laws it is a ship master's doctrinal duty to protect the lives of those aboard his ship but that he may not currently lawfully do this with armed guards.

As pirates endanger the lives of persons aboard ships, SOLAS should be amended under SOLAS's «tacit acceptance» procedure to give immunity to the shipowner and master and armed guards aboard vessels as private persons to protect the life of those aboard. The tacit acceptance procedure of SOLAS facilitates the quick and simple modification of the Convention to keep pace with rapidly-evolving technology in the shipping world, but can also be used to deal with pirates.

Dr Cartner, who is himself an unrestricted Master Mariner who has commanded tankers and container vessels, says : «A vote of IMO members can pass a change to SOLAS which would give limited transactional immunity to any person who in good faith injures a putative pirate to protect the lives aboard.

This person would be immune from prosecution by any state party or civil suit in any jurisdiction by the injured or his personal representative if the injury occurs in an area declared by the IMO Secretary General to be one known to be frequented by pirates. The language would cover any party including owners, managers, operators, insurers, armed guards and their hiring entities, masters and officers and ratings».

He adds :

«I urge shipowners and other stakeholders to bring pressure to bear on IMO to enact these changes. It is an inexpensive and simple move for the IMO to make. Armed guards carried on ships will substantially suppress piracy. Whilst naval forces and their marines are immune from criminal prosecutions for their acts unless they step outside their perimeters of duties, armed private guards killing or injuring a pirate are currently committing a crime under flag state laws and the master is an accomplice or abettor to this crime.

A contract cannot waive this criminal liability and an owner agreeing to a contract where armed guards kill a pirate is perhaps premeditating. Any case for self defence is argued before a court and not prior to the act.

It is clear that naval forces face too huge a challenge to successfully defeat piracy singlehandedly and that the carriage of armed guards aboard merchant vessels is the only practical solution to this problem. The IMO's act would serve to immediately suppress piracy in those regions designated by the Secretary General as zones for concern».

MÉDECINE À DISTANCE, CERTES, MAIS SURTOUT À BORD

La santé, surtout la mauvaise, a toujours constitué une des charges les plus angoissantes d'un commandement. La responsabilité de la santé de l'équipage passe par de nombreux aspects de la vie à bord, recrutement, cadre de vie, nourriture, sommeil, protections individuelles, procédures de travail et, in fine, soins à bord. Cette responsabilité, dont beaucoup de composantes échappent aux décisions personnelles du Commandant, ne lui est jamais disputée surtout avec la tendance de la société actuelle à avoir facilement recours à la justice.

LA MISE EN PLACE DU SYSTÈME ACTUEL.

Depuis l'émergence des communications radio, lors de "coups durs", l'habitude a été prise de prendre des avis médicaux auprès de personnes compétentes. Certains communiquaient avec leur médecin de famille, ou un conjoint. Avant guerre les Italiens avaient mis en place un service du ministère de la "Marina Mercantile" et ont longtemps proposés leurs services aux navires français. Les difficultés dues à la langue malgré la francophonie affichée des médecins romains n'étaient pas négligeables. Aussi les services des PTT de Saint-Lys Radio prirent-ils l'habitude de contacter le service des urgences de l'hôpital voisin de Purpan à Toulouse.

De fil en aiguille ce service d'urgence à Purpan s'est organisé pour recevoir spécifiquement les appels des navires en mer. La fin de Saint-Lys Radio a pratiquement correspondu avec l'accession des urgences du SAMU de Purpan (1983) au statut de Centre de Téléconsultations Médicales Maritimes (CCMM). Une instruction interministérielle (Mer, Santé, Télécommunications, Intérieur et Défense) du 29 avril 1983 définit alors en France le fonctionnement de l'organisation opérationnelle de l'aide médicale en mer. Cette aide s'entend pour les navires marchands au large mais aussi sur rade ainsi que pour les pêcheurs et les îles du littoral. Elle va donc concerner non seulement la part strictement médicale mais aussi la partie logistique et recueil des malades. Une Directive européenne (92/2/CEE) impose aux États membres l'obligation d'organiser l'assistance médicale et la présence des moyens de soins à bord des navires battant pavillon d'un État membre.

L'OMI conforte le rôle de partenaire des CCMM des MRCC en matière d'assistance médicale. Les spécifications de formation des per-

sonnels (STCW 95) imposent des remises à niveau des connaissances médicales du personnel navigant. Ces remises à niveau ont été mises à profit pour impliquer le CCMM dans la formation des Commandants et améliorer les relations potentielles entre Purpan et les bords.

Globalement cette organisation a largement profité à la sécurité et au bien être des marins au large ainsi qu'à la tranquillité des Commandants. Néanmoins certaines ambiguïtés subsistent conduisant à des situations déplaisantes, dangereuses, et potentiellement lourdes sur le plan juridique.

COMMENT CELA DEVRAIT-IL FONCTIONNER ?

Un marin rencontre un problème de santé. Il s'en ouvre à l'Officier chargé des soins à bord, qui officie dans un local dédié aux soins, muni d'une dotation en médicaments et en matériel. L'Officier ainsi que la tenue à jour de la dotation sont directement sous la responsabilité du Commandant.



La dotation a bien évolué de la boîte de fioles du cap-hornier aux infirmeries actuelles

Un cahier d'infirmerie est ouvert. Doivent y figurer les malades, les symptômes présentés, les prescriptions et soins effectués. On ne doit pas indiquer de diagnostic sur ce document à la confidentialité aléatoire.

Deux raisons :

- le secret médical peut être violé, ce document n'étant pas au secret, et pourrait donc être compulsé par exemple par les autorités du port.
- et pour la grande majorité des soins qui ne relèvent pas de la téléconsultation, du fait du risque d'exercice illégal de la médecine.

Le Commandant a la responsabilité des **soins**, le **diagnostic** est de la responsabilité du médecin. Mais tous deux, et ceci s'étend souvent à l'Officier chargé des soins, sont dépositaires d'informations concernant la santé du marin. Ces renseignements doivent rester confidentiels, uniquement partagés par le malade et son (ses) soignant(s). Le statut du commandant est semblable à celui d'un infirmier ou d'un kinésithérapeute. Nous verrons que ce secret médical est souvent mis à mal.

La **dotation** en médicaments et en matériel est déterminée par la Division 217 concernant les dispositions sanitaires et médicales des Affaires Maritimes parues au journal officiel.

La **mise à bord** de la liste selon le type du navire et le genre de navigation envisagé relève de la responsabilité de l'armateur.

La **tenue à jour** et l'utilisation de cette dotation est de la responsabilité du Commandant, sauf refus ou blocage des commandes émises par le bord, mais dans ce cas, on tombe dans le cadre de l'ISM. La responsabilité du Commandant se trouve alors rejeté sur le gérant.

La liste des médicaments est celle des principes actifs en Dénomination Commune Internationale, ce qui permet d'approvisionner en tous lieux un produit manquant ou périmé. Il n'est pas toujours facile d'en être certain avec des indications en écriture et langue locale ou des présentations très différentes (des ampoules à la place de pilules par exemple)

Certains ports (ou du moins certains services portuaires à l'avidité douteuse) se font une spécialité d'éplucher l'inventaire du bord à la pilule près afin de pénaliser le bord soit pour contravention à la réglementation internationale en cas de manque (avec inscription sur la base Equasis), soit pour tentative de contrebande en cas de trop existant (On a gardé les périmés au cas où...). Le Commandant est seul contre tous dans ce combat.

Si le cas est bénin, on peut délivrer certains médicaments, pratiquer des soins courants pour petites plaies. Les limites de délivrance sont spécifiées dans la nomenclature des médicaments, par leur appartenance à une liste ou une autre déterminée par la règle de prescription.

- Liste 1 : délivrance uniquement sur prescription d'un médecin.
- Liste 2 : délivrance sur prescription d'un médecin, mais qui peut s'étendre aux pharmaciens pour le renouvellement d'une prescription par exemple. Un bord peut délivrer ce médicament pour soigner un malade qui a déjà présenté les mêmes symptômes et se l'est déjà vu prescrire par un médecin.
- Les médicaments non répertoriés en liste, en distribution non encadrée par un médecin.

Il est possible de posséder à bord des médicaments différents de ceux de cette liste. Ils sont qualifiés de médicaments de "confort". Les médecins des gens de mer sont réticents à cette habitude et nous obligent parfois à les débarquer. Les anti-rhumes par exemple sont considérés comme dangereux car ils peuvent provoquer la somnolence. Mais outre que tous à bord ne sont pas assujettis au quart, du personnel qui a bien dormi grâce à l'une de ces pilule miracle sera de toute façon plus efficace que la pauvreté du coffre devant ce qui est, par expérience, l'atteinte la plus fréquente à bord. Qui n'a connu un rhume carabiné sous les tropiques ? Cette dotation "sauvage" se fera en individuel de toute façon. Par contre elle sera difficile à faire passer auprès de certaines administrations portuaires et devra être dûment déclarée.

Pour la pharmacopée française la classification est indiquée par un cadre rouge (liste 1) ou vert (liste 2) sur le boîtage. Mais ceci n'est vrai que pour les médicaments français. Un navire ne disposant que rarement des compétences d'un pharmacien, il est pratiquement obligatoire d'obtenir un avis médical pour l'une ou l'autre de ces listes.

Cet avis médical n'est pas obligatoire au titre de l'Instruction Ministérielle du 29 avril 1983: "Tout Capitaine de navire peut demander une consultation médicale maritime...". Le Commandant étant responsable de la santé du personnel se voit néanmoins obligé de "donner au patient des soins attentifs, consciencieux et conformes aux données actuelles de la science". La science en question lui étant globalement étrangère, il doit donc en référer aux personnes compétentes. Le Commandant, s'il doit apporter des soins, ne doit pas non plus tomber dans l'exercice illégal de la médecine. Dans l'esprit des médecins du centre de consultation, le soin attentif passe obligatoirement par eux, à juste raison.

Aténolol (*)	orale	comp. 50 mg	28	1
Amiodarone (*)	orale	comp. 200 mg	30	1
Acide acétyl salicylique	orale	sachet 250 mg	20	
Enoxaparine sodique	sous-cutanée	amp. 6 000 UI antiXa / 0,6 ml	6	1
Flavonoides – Diosmine (*)	orale	comp. 500 mg	60	
Méthylergométrine	parentérale	amp. 0.2 mg / 1 ml	3	1
2) Gastro-Entérologie				
Charbon et levure	orale	gélule 100 mg	100	
Hydroxydes d'aluminium et de magnésium	orale	comp. 400 mg	120	
Nifuroxazide (*)	orale	gélule 200 mg	56	2
Lopéramide (*)	orale	gélule 2 mg	60	2
Metopimazine	orale	lyoc 7.5 mg	16	2
Pansement intestinal à base d'Attapulgit	orale	sachet 3 g	60	
Carraghénates, dioxyde titane, oxyde de zinc	rectale	suppositoire	24	

Extrait de la liste de dotation médicale

LA CONSULTATION MÉDICALE MARITIME

et le moyen d'éviter de tomber sous le coup des articles du code pénal :

- o 221-6 (homicide involontaire),
- o 222-19/20 (blessure et incapacité de travail),
- o 223-1 (mise en danger)
- o 223-6 (non assistance)

On sollicite donc un avis médical auprès d'un Centre de Consultations Médicales Maritimes (CCMM). Pour la France ce service est assuré par le CHU Purpan de Toulouse. Sauf téléphone direct au secrétariat ou passage par fax, l'accès à ce centre passe par le standard du Samu 31 dont l'accent chaud du Sud Ouest est déjà en soit réconfortant.

Les modalités d'accès, ainsi que les échanges divers avec ce service sont l'objet de cours spécifiques lors des stages de remise à niveaux de niveau III, obligatoires pour les commandants, les chefs mécaniciens et les seconds-capitaines. Ces cours sont délivrés en partie par les médecins télé-consultants du centre à la satisfaction générale des marins. Nous n'entrerons pas dans les détails de ce cours. Des fiches d'observation médicale sont mises à disposition par le CCMM, bien conçues et claires. Il est bon de s'y référer avant tout appel.

Selon l'Instruction Ministérielle du 29 avril 1983, une consultation maritime se soldera de 5 manières :

1. Soins à bord sans déroutement
2. Soins à bord avec déroutement
3. Urgence avec évacuation sans intervention médicale
4. Urgence avec évacuation et intervention médicale
5. Mise à bord d'une équipe médicale avec évacuation ou non.

LES SOINS À BORD

Les soins à bords sont de la responsabilité du Commandant. A lui donc de suivre le plus scrupuleusement les consignes prescrites par le médecin, délivrance de médicament, traitement etc. Ce sont aussi les cas les plus fréquents. La plupart du temps le malade se remet, ou bien, s'il est nécessaire de le débarquer, on attend une escale proche ou propice.

Au cours de l'appel il est souvent recommandé de reprendre contact ultérieurement, de même que l'on reprend rendez-vous avec son médecin à terre. Mais il est rare de retomber sur le même intervenant, ce qui impose de reprendre explication, historique etc. La réaction de ce nouvel intervenant pourra être très différente de celle du précédent, tant la médecine est affaire humaine. Néanmoins la gestion de ce changement d'avis sera du ressort du Commandant. Des difficultés parfois, mais la situation est claire. Le diagnostique et le pronostique sont du ressort du médecin.

LE DÉROUITEMENT EST PLUS AMBIGU

Ce déroutement est de la seule responsabilité du Commandant. L'Instruction Ministérielle du 29 avril 1983 précise que c'est sur les conseils du médecin que le Commandant se met en relation avec le MRCC local pour demander une intervention. Il reste néanmoins LE responsable. Discutant avec le médecin il prend la décision de dérouter.

Mais la réglementation dit aussi que le CCMM, après avoir conseillé au Commandant le déroutement puis l'évacuation, se met en relation directement avec le MRCC (Gris-Nez pour le long cours et contact avec les autres MRCC mondiaux), afin de coordonner les moyens médicaux à mettre en place pour l'évacuation ou en aval de celle-ci.

Il devient alors difficile, voire impossible au Commandant d'exercer la moindre responsabilité, tout au plus pourra t-il émettre des vœux ou des suggestions qui seront peu ou pas suivis d'effet. Le Commandant est certes considéré comme un acteur essentiel, mais dont la possibilité d'initiative est faible. Et l'on peut voir un navire à vingt minutes de la mise à quai consigné sur rade une heure et demie, le temps de procéder à un hélitreuillage. "On" affirme qu'en cas de décès prématuré du patient les autorités assumeraient évidemment toutes les responsabilités du retard. Pouvons nous en être si certains ?

Il reste d'autre part au Commandant à gérer le déroutement ce qui ne constitue pas la moindre des difficultés au plan commercial.

LA CLÔTURE DU DOSSIER

Le malade soigné ou débarqué doit se voir remettre son dossier médical. Le secret médical relève de l'article 226-13 du code pénal en ce qui nous concerne et nous menace d'un an de prison et de 15245 € d'amende :

révélation d'une information à caractère secret par une personne qui en est dépositaire soit par état ou par profession, soit en raison d'une fonction ou d'une mission temporaire.

La constitution d'une archive à bord est considérée comme une atteinte au secret médical par les médecins. La constitution d'un dossier de déroutement impose parfois un dossier médical. Il semble impossible de fonctionner autrement. De toute façon les services à terre

récupèreront les informations et constitueront des fichiers. Même si une volonté existait de vraiment suivre les recommandations médicales, relayées par l'ENIM vers les armements, les multiples sociétés de gérance de personnel qui sont, elles, sous d'autres cieux légaux pourraient n'en tenir aucun compte. Et elles gèrent l'écrasante majorité de nos personnels.

AFIN D'ÉVITER OU DE LIMITER LES PROBLÈMES

- Ne jamais omettre de contacter Purpan pour un cas suspect. Mais hors urgence absolue, éviter de les contacter "hors cloche" à Toulouse (09h00/17h00 locale, en semaine). Cela permet d'assurer la prise en compte de l'appel par l'un des urgentistes dédiés aux CCMM, souvent plus au fait des contraintes de navigation qu'un médecin de terre.
- Ne pas négliger le contact "écrit" par fax ou courriel. Ce qui permet de se relire, fiches de contact en main de manière à ne rien oublier, de joindre liste de médicaments, ordonnance du patient, photo de grosneur, déformation, atteinte de la peau etc. Et bien sûr, si nécessaire, le résultat de l'électrocardiogramme, mais on rentre davantage dans l'urgence. Ce contact écrit peut être suivi d'un appel téléphonique dont on aura annoncé l'heure.
- A l'issue d'une communication, toujours demander une confirmation écrite, fax ou courriel, ne serait-ce que pour s'assurer de la compréhension d'un traitement, d'un dosage... Les liaisons phonie avec le Samu sont enregistrées et pourront constituer des preuves, à charge ou décharge; mais bien après en cas de litige judiciaire.
- Si un débarquement du malade est envisagé, bien faire comprendre la situation du navire au médecin et tenter d'intégrer la logique du déroutement dans l'acte médical simple. Ceci est plus facile avec les médecins propres au CCMM qui nous connaissent un (très petit) peu.

Il ne s'agit pas de refuser ou d'imposer quoi que ce soit au corps médical mais de limiter les conséquences d'un déroutement éventuel. Par exemple, débarquer un peu plus tôt un malade à l'avenir incertain alors que l'on se trouve en bonne situation, plutôt que d'engager un déroutement important, difficile à admettre par les commerciaux une semaine plus tard. C'est le seul moment où le Commandant peut agir. Après, la situation lui échappe. On peut encore, très vite, prendre contact avec le MRCC en charge afin d'avoir l'espoir de discuter avec un interlocuteur un peu au fait du maritime marchand, mais cela devient de plus en plus rare. Une fois les opérations administrativement lancées, toute intervention du Commandant sera, au mieux, mal vue. Et ceci quand bien même les arguments du Commandant seraient évidents sur le plan nautique. Il est quantité négligeable (pour rester courtois) pour les services d'États.

ET L'ARMATEUR DANS TOUT ÇA ?

Au terme de la réglementation il n'en est question que pour la fourniture des moyens en infirmerie du bord ainsi que la formation obligatoire du Commandant. Etant in fine le bailleur de fonds des opérations, l'armateur reste partie prenante au moins par ses relations avec le Commandant.

Dans la plupart des Compagnies ce sont les P&I qui assurent les frais de débarquement et de soins puis de rapatriement. A ce titre, les armateurs peuvent recommander (Ils aimeraient imposer) un organisme reconnu de consultation médicale différent de Purpan, spécialement sur les navires à pavillon étranger. A la difficulté de parler mal de la maladie s'ajoute alors d'en parler dans une langue étrangère. Le Commandant reste le patron et pourra s'adresser à qui il veut. Lui seul est responsable et l'efficacité des soins doit primer. Sauf à parler fort brillamment une langue étrangère (ce que j'admire), il sera toujours plus facile et efficace de communiquer entre deux locuteurs de même langue maternelle.

Le but des armements est pratiquement toujours de retarder ou d'éviter un déroutement. Aux frais liés stricto sensu au débarquement du malade, s'ajoutent des frais commerciaux, retards, perte de cargaison, de fiabilité aux yeux d'un affréteur etc., difficilement chiffrables parfois mais toujours très élevés, infiniment plus que l'hôpital et l'avion de rapatriement du malade. Ces frais ne sont pas assurés ni assurables. On va donc intervenir plus ou moins lourdement sur le Commandant (jamais par écrit) pour éviter déroutement et escale. Chacun restera devant sa conscience. Les histoires ne manquent pas de malades maintenus jusqu'à l'arrivée mais décédés avant, ni de débarqués mourants retrouvés frétilants à l'escale suivante.

Le caractère et les expériences de chacun nous conduiront à privilégier soit le malade, soit l'armement. Néanmoins, la seule attitude peu reprochable au plan juridique sera de suivre l'avis du médecin. Donc...s'il est fait reproche à un Commandant d'avoir procédé à un débarquement, voire s'il y a des sanctions (déplacement, rétrogradation, licenciement...) le Commandant doit pouvoir se défendre en justice. Ce qui n'est ni facile ni rapide convenons en. Mais ce qui à tout prendre est préférable à avoir un mort sur la conscience et les mêmes problèmes juridiques, mais en position d'accusé cette fois.

LE SECRET MÉDICAL

On a vu qu'il est juridiquement imposé de remettre son dossier médical à un débarqué et de n'en point garder d'archive à bord, les documents navire pouvant être compulsés par des personnes n'étant pas astreintes à ce secret médical. Pour les rares marins encore sous ENIM, même la feuille rose ne devrait pas être archivée par les bords. C'est pourtant la procédure imposée par la plupart des compagnies. Et combien de fois doit-on s'y référer pour reconstituer des dossiers perdus à terre, fournir des détails pour les assureurs et horreur suprême fournir les symptômes voire le diagnostic médical d'un médecin

Parfois ces renseignements se verront utilisés au détriment du marin, comme une détection HIV positive d'un marin philippin, raison explicite de licenciement dans son contrat de travail. (En l'occurrence le refus du bord de fournir le renseignement a été circonvenu par l'agent portuaire et le laboratoire d'analyse français. Comme quoi certains professionnels de santé n'ont pas les mêmes états d'âme que d'autres). Cette attitude est condamnable par les tribunaux. Mais il paraît bien difficile de passer outre les habitudes.

EN CONCLUSION

La réglementation actuelle apporte un outil remarquable, le CCMM. Cet outil doit être utilisé avec discernement et avec le plus d'efficacité possible. Les rencontres entre navigants et médecins au cours de stages quinquennaux de remise à niveau sont le moyen très pertinent en vue de l'amélioration de son fonctionnement. Le problème du secret médical doit être géré au mieux et la solution est souvent de garder un minimum d'archives à bord en en remettant le plus possible au patient, particulièrement ce qui touche le diagnostic, analyses etc.

Le Commandant restera seul devant le dilemme du déroutement/débarquement avec des "parrains" souvent bien encombrants, d'autant plus que les arguments des uns et des autres ont de la valeur. Au pire, choisir, dans l'incertitude entre un affrètement et une vie.

Mais c'est aussi pour cela que l'on devient Commandant, n'est-ce pas ?

Cdt J.P. Côte

ROUTAGE MÉTÉO ET PRÉROGATIVES DU CAPITAINE

Whistler International Ltd contre Kawasaki Kaisha Ltd (Le Hill Harmony)

Traduction libre par le Cdt Marc Prébot d'un article de Finbarr Leahy INM, publié à l'origine dans No.30 newsletter (Mars 2001) de la Fédération internationale des associations de capitaines de navires (IFSMA).

Cette affaire met en lumière les conséquences qui peuvent résulter de l'exercice du commandement. L'autorité du Capitaine est clairement affirmée dans la SOLAS, et a été renforcée par les textes les plus récents du Code ISM ou ISPS. Néanmoins, le capitaine reste le préposé de l'armateur, et doit toujours être en mesure de justifier le bien fondé d'une décision prise dans l'intérêt de la sécurité du navire, mais qui s'écarte des directives d'exploitation.



Le pouvoir discrétionnaire du capitaine pour conduire un navire entre les ports de départ et de destination suivant une route alternative a récemment été examiné par la Chambre des Lords dans l'affaire de Whistler International Ltd versus Kawasaki Kaisha Ltd (Le Hill Harmony).

LES FAITS

Le Hill Harmony était affrété à temps suivant une charte-partie NYPE, modifiée COSCO, à Whistler en tant qu'affréteur, qui sous-affrétait lui-même à Kawasaki, également suivant une charte-partie NYPE. La charte-partie était pour une période minimale de 7 mois, 9 au maximum. Elle a été conclue le 27 octobre 1993 et s'est terminée le 25 juillet 1994. Le navire devait effectuer deux voyages trans-Pacifique. Pour l'un de ces voyages, Kawasaki sous-affrétait à temps le navire à Tokai pour un voyage entre Vancouver et Shio-gama

Suivant les conseils de routage météo de Ocean Routes, les affréteurs avaient ordonné au navire de suivre l'orthodromie de Vancouver à Yokkaichi et Shio-gama pour les voyages respectifs. Le capitaine, ayant eu l'expérience de sérieux dommages dus au mauvais temps le mois d'octobre précédent en suivant une route orthodromique, refusa de suivre les consignes des affréteurs et a pris une route loxodromique. Faisant cela, les deux voyages prirent beaucoup plus de temps : 7,7 jours et environ 1300 miles de plus dans un cas et 4,6 jours et 860 miles dans l'autre. Les affréteurs réduisirent le temps d'affrètement et les coûts de combustible concernant ces périodes et les armateurs ont cherché à les récupérer par des procédures d'arbitrage.

Les termes des deux chartes-parties indiquaient, comme il est d'usage :

8. Que le capitaine exécutera ses voyages avec la plus grande célérité, et fournira toute la coopération habituelle avec l'équipage et les équipements du navire. Le capitaine (bien que rémunéré par l'armateur) sera sous les ordres et les directives des affréteurs en matière d'exploitation...

16. ... les erreurs de navigation pendant cette charte-partie sont toujours exclus du risque couvert.
26. ... L'armateur reste responsable de la navigation du navire, de l'assurance, de l'équipage et de toutes les autres questions, comme pour son propre compte.

L'article IV du Règlement de La Haye et de la Haye-Visby (incorporés dans les chartes-parties), prévoit :

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages découlant ou résultant de - (a) actes, négligence ou faute du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur pour la navigation ou la gestion du navire ...
4. un détournement pour sauver la vie ou des biens en mer ou un détournement raisonnable ne devra pas être considéré comme un non respect ou une violation de ces Règles ou du contrat de transport, et le transporteur ne sera pas responsable de toute perte ou dommages en résultant.

LE DÉROULEMENT DU PROCÈS

Il n'y avait pas d'audience devant les arbitres. Il y avait deux arbitrages (puisque le litige concernait deux chartes distinctes) entendus par le même tribunal. La majorité s'est prononcée en faveur des affréteurs. L'armateur a fait appel devant la Haute Cour, où il a eu gain de cause, et un appel par les affréteurs auprès de Cour d'appel a échoué. Les affréteurs ont alors interjeté appel devant la Chambre des Lords, où ils ont gagné.

Il est important de garder à l'esprit que les justificatifs des raisons pour lesquelles le capitaine n'avait pas suivi les instructions des affréteurs étaient plutôt succincts. Le capitaine avait rédigé un bref état des faits en termes généraux et il y avait également un télex dans lequel il expliquait que son choix de la route la plus au Sud était la conséquence de sa mauvaise expérience antérieure en suivant la route Nord. Cela était, en effet, la raison avancée par les arbitres pour justifier le non respect des instructions des affréteurs.

D'un autre côté, il y avait aussi des documents qui montraient que la route Nord (orthodromie) était la plus habituelle, et qu'elle avait été suivie par 360 navires au cours d'une période de trois mois. Les affréteurs firent valoir que, parce que le capitaine avait refusé de suivre leurs instructions, les armateurs étaient en violation de leur obligation d'effectuer le voyage avec la plus grande célérité et de leur obligation en vertu de l'article 8 de suivre "les ordres des affréteurs et des directives quant à l'exploitation.

Les armateurs rétorquèrent que l'itinéraire à suivre est une question qui concerne la navigation et était donc du ressort du seul capitaine. Les arbitres conclurent que le capitaine avait agi en violation de l'obligation de procéder avec la plus grande célérité, et que les armateurs n'étaient donc pas fondés à récupérer les sommes réclamées.

LA HAUTE COUR ET LA COUR D'APPEL

Devant la Haute Cour, l'accent fut mis sur le fait de savoir si les instructions de routage étaient des ordres pour l'exploitation, que les affréteurs avaient le droit de donner et que le capitaine était tenu de suivre, sous réserve de sa responsabilité primordiale pour la sécurité du navire, ou alors des ordres concernant la navigation, qui est de la responsabilité du capitaine. Les arbitres avaient décidé que les instructions de routage ou les ordres donnés par les affréteurs au capitaine concernaient l'exploitation et que le capitaine était tenu de les suivre, à moins qu'il puisse justifier de son refus de le faire.

Devant la Haute Cour, J. Clarke a soutenu que la route à suivre était une question concernant la navigation. Il déclara : "À mon avis, une instruction concernant la destination du navire, comme par exemple le port A ou B pour charger ou décharger ou le port A ou B en passant par C pour souter serait une instruction relative à l'exploitation que le capitaine est tenu de suivre, sous réserve bien entendu (comme toutes les parties en sont d'accord) de sa responsabilité primordiale pour la sécurité du navire. Toutefois, une instruction sur la façon de se rendre au port A, B ou C à partir de l'endroit où se trouve le navire ne concernerait pas l'exploitation du navire, mais la navigation. Ainsi, par exemple, pour reprendre une image évoquée au cours des plaidoiries, une directive à un capitaine faisant route vers un port de déchargement de passer, disons, d'un côté ou l'autre d'un bateau-feu ou d'une île, ou de transiter par un canal plutôt que par un autre concernerait la navigation et non l'exploitation. Je pense qu'il ne peut y avoir de doute sur le fait que la décision d'un capitaine sur quel canal prendre, quelle route tracer ou de quel côté d'une île ou d'un bateau-feu passer relève de la navigation et pas de l'exploitation. La même chose doit être valable concernant un ordre ou une instruction qui suit ces principes. ... Ces considérations conduisent à la conclusion que la décision de traverser le Pacifique en prenant l'orthodromie ou la loxodromie serait également une décision concernant la navigation du navire et non son exploitation commerciale."

Du moment que les ordres concernaient des questions de navigation et non pas d'exploitation, les affréteurs n'étaient pas habilités à les donner, et la décision sur la route à suivre relevait du capitaine uniquement. J. Clarke n'eut pas besoin d'examiner en détail la question de savoir si le capitaine avait enfreint l'obligation de procéder avec la plus grande diligence, car il estimait que même si les arbitres avaient jugé que les ordres des affréteurs concernaient la navigation et qu'il y avait quand même un non respect de l'obligation de poursuivre le voyage avec la plus grande diligence, cette infraction découlait d'un acte, d'une négligence ou d'une faute du capitaine dans la navigation du navire (par exemple en choisissant l'itinéraire plus long), et les armateurs étaient couverts par l'article IV règle 2 (a) de la Haye-Visby.

Devant la Cour d'appel, Lord Justice Potter, qui a donné l'arrêt principal, a confirmé la décision de la Haute Cour. Les décisions concernant la route à suivre étaient des questions de navigation et faisaient donc partie de celles que le capitaine était habilité à prendre. Du moment que le capitaine a pris la décision de fixer et de suivre la route au motif qu'elle lui permettrait d'éviter le risque de mauvais temps et de possibles dommages au navire, il s'agissait d'une décision relative à la navigation. Tant que le capitaine a agi de bonne foi, même si la décision n'était pas raisonnable, le propriétaire était protégé en raison de l'article IV règle 2 (a) de la Haye-Visby, comme mentionné ci-dessus.

Les affréteurs ont fait valoir que savoir si les ordres des affréteurs sur la route à suivre étaient des ordres concernant l'« exploitation » ou la « navigation » était une question de fait et de degré. Lord Justice Potter se dit d'accord avec le principe général de cet argument. Lord Justice Potter dit qu'il y a une différence de nature ou de catégorie entre un ordre de procéder par une route maritime généralement connue vers un endroit particulier (par exemple via le canal de Suez, plutôt que par le cap de Bonne-Espérance) et une instruction fixant les règles spécifiques pour rejoindre ce lieu ou cette position,

et cette différence ne pouvait être comblée ou diminuée simplement en affirmant que la directive donnée était dans l'intérêt commercial de l'affréteur.

LA CHAMBRE DES LORDS

La Chambre des Lords rétablit la décision arbitrale. Lord Bingham considéra que le point de départ est l'obligation pour le capitaine de procéder au voyage avec la plus grande célérité. Il cita un arrêt précédent de la Chambre des Lords, Reardon Smith Line Ltd c. la mer Noire et la Baltic General Insurance Co. Ltd [1939] AC 562 à 584 comme suit: "La loi sur la question est, je pense, raisonnablement claire, même si son application peut de temps à autre donner lieu à des difficultés. Pour un voyage en mer d'un port à un autre, un navire doit prendre la route habituelle entre ces deux ports. Si aucune justification n'est donnée, cette route est présumée être la route géographique directe, mais elle peut être modifiée dans de nombreux cas pour des raisons de navigation ou autres, et des éléments peuvent toujours être apportés pour montrer quelle est la route habituelle, à moins qu'une route spécifique soit prescrite dans la charte-partie ou le connaissement." (soulignement ajouté)

Au sujet du débat sur la question entre l'exploitation commerciale et la navigation, Lord Bingham déclara : "Il est beaucoup moins facile de trouver un exemple qui distingue clairement entre les deux. Le droit pour les affréteurs d'utiliser le navire doit être plein et entier, mais il ne peut pas empiéter sur les questions relevant de l'expertise maritime professionnelle du capitaine, en particulier lorsque la sécurité du navire, de son équipage et de sa cargaison sont en jeu. Il est la personne, sur le navire, immédiatement responsable. Les questions techniques relatives à la conduite du navire sont de son ressort. Ainsi, une décision de naviguer à partir d'un port donné, en fonction des conditions existantes de vent, de marée et des conditions météorologiques, est manifestement une question de navigation ... Par contre une décision de rester au port sans avoir une bonne raison, au lieu de poursuivre un voyage ... ou de faire des économies sur les soutes sans raison nautique valable ... a été justement considérée comme ne relevant pas du domaine de la navigation réservé au jugement professionnel du capitaine." (soulignement ajouté).

Lord Bingham en vint à considérer que la question de la route à suivre entraînait dans le second type de décision, à savoir que c'était une question concernant l'exploitation commerciale du navire et donc rentrait dans le champ de la responsabilité des affréteurs.

Lord Hobhouse a également donné un jugement détaillé de ce cas. Encore une fois, il a estimé que les armateurs étaient en infraction par rapport à l'obligation du capitaine d'effectuer le voyage avec plus grande diligence. Il déclara que, en vertu de la politique commerciale, et suivant l'usage en Angleterre, un voyage n'aura pas été effectué avec la plus grande diligence, si les armateurs ou les capitaines ont choisi inutilement une route plus longue qui entraîne un retard à l'arrivée. Une autre difficulté dans les arguments des armateurs qu'il souligna était le fait qu'ils étaient d'accord pour que conformément à la C/P, le navire voyage à l'intérieur des « Institute warranty Limits ». Sauf circonstances imprévues, les armateurs ne pouvaient donc pas dire que le navire n'était pas apte à naviguer de Vancouver au Japon dans les limites de l'IWL. Le fait que le capitaine ait préféré naviguer dans des eaux calmes ou qu'il ait voulu éviter le gros temps n'était pas une raison valable. Les navires sont conçus et construits pour être en mesure de naviguer en toute sécurité par gros temps. Cet aspect du raisonnement du Lord pourrait mettre les capitaines en difficulté et donner lieu à des abus de la part d'affréteurs peu scrupuleux. Toutefois, le lecteur doit garder à l'esprit que le Lord n'affirmait pas que les capitaines doivent conduire leurs navires par tous les temps quoi qu'il arrive. Des problèmes peuvent survenir pour un voyage donné, qui rendent l'utilisation, par exemple, d'une route orthodromique (habituellement sûre) dangereuse dans des circonstances particulières. Le capitaine est alors libre de prendre toutes mesures qu'il estimera nécessaires pour sauvegarder le navire, l'équipage et la cargaison.

Bien que le jugement semble à première vue limiter le pouvoir du capitaine, Lord Hobhouse a souligné que le capitaine reste responsable de la sécurité du navire, de son équipage et de sa cargaison, et si un ordre donné expose le navire à un risque, il a le droit de refuser de le suivre et, dans une situation extrême, il est dans l'obligation de ne pas le suivre. Au cours de l'examen des questions relatives à l'exploitation et à la navigation, Lord Hobhouse fut d'accord avec Lord Bingham sur le fait que le terme «exploitation commerciale» d'un navire englobait la route générale à suivre. L'exploitation comprend effectivement l'aspect économique des opérations du navire et le rendement financier potentiel, alors que la «navigation» englobe des questions de navigabilité. Lord Hobhouse a souligné la distinction faite par M. Donald Davies, un arbitre, qui suggère dans un article sur le sujet ([1999] LMCLQ 461) que les mots "stratégie" et "tactique" donnent une indication utile sur la répartition des responsabilités.

Lord Hobhouse discuta également de la convention de La Haye-Visby et décida qu'elle ne protégeait pas les armateurs, car elle ne s'applique pas aux violations de leurs obligations de poursuivre le voyage avec toute la diligence possible, et de se conformer aux ordres de l'affréteur et aux directives en matière d'exploitation commerciale.

COMMENTAIRES

Bien que ce cas puisse apparaître à première vue comme sapant l'autorité du capitaine à l'égard des décisions de navigation, je dirais que ce n'est pas nécessairement le cas. Le jugement est parsemé de références au droit du capitaine de prendre toutes les mesures qu'il estime nécessaires pour protéger la sécurité du navire. Néanmoins, il est regrettable que l'occasion ait été manquée de donner des indications aux capitaines et aux armateurs sur les circonstances dans lesquelles ils seraient en droit de refuser d'obéir à des instructions de routage de l'affréteur. Il est clair que le capitaine aura à justifier sa décision, mais on ne sait pas ce qui doit être mis en avant pour établir une telle justification.

Il convient de garder à l'esprit que les faits de ce cas particulier étaient plutôt exceptionnels. Entre le 1er mars et le 31 mai 1994, quelque 360 navires ont utilisé la route Nord du Canada au Japon sans difficulté apparente. En outre, il a été commenté par différents juges et arbitres que la justification du capitaine n'était pas satisfaisante. En effet, le capitaine avait eu une expérience précédente par mauvais temps en octobre, alors que le second voyage se situait à la fin avril 1994, période où l'on pouvait s'attendre à des conditions météorologiques significativement meilleures.

Je suggérerais que si un capitaine est confronté à une situation où il pense que les instructions de route sont douteuses, il doit garder à l'esprit les points suivants :

1. Quel est le parcours habituel pour ce passage ? Bien sûr, la plupart des navires auront à leur disposition une copie de l'«Océan Passages» pour le Monde, et peut-être aura-t-il déjà navigué entre les ports en question.
2. Y a-t-il une raison nautique satisfaisante pour prendre une route plus longue ou plus lente ? Il s'agit d'une question sur laquelle le jugement du capitaine est crucial, particulièrement en ce qui concerne des questions telles que la météo, les marées et les courants, la présence éventuelle de pirates et d'autres facteurs. S'il est démontré, selon l'évaluation des probabilités, que la décision du capitaine était la bonne, alors les armateurs ne seront pas responsables. La plupart des tribunaux et les arbitres ont tendance à considérer l'estimation du capitaine avec bienveillance. Le capitaine peut s'aider lui-même en appuyant sa décision avec des pièces valables pour expliquer pourquoi il a choisi un itinéraire particulier. Des éléments bien documentés feront également du capitaine un témoin plus crédible devant un tribunal.
3. Il y a-t-il une disposition dans la charte-partie qui exige que le capitaine suive une route particulière? Si oui, alors, en l'absence

d'un motif lié à la sécurité du navire, le capitaine sera généralement obligé de suivre cette route. D'autre part, si l'armateur est dans une position de négociation forte, il peut être en mesure d'insister pour une clause supplémentaire dans la charte-partie spécifiant que la décision du capitaine concernant la route est prioritaire.

Non respect de la charte-partie et de clauses sur le suivi de routes

Deux autres questions ont été abordées dans la présente affaire : non-respect de la charte-partie et le routage. Un écart volontaire injustifié par rapport au contrat de voyage constituera un non respect et peut entraîner le traitement du transporteur dans le droit commun et donc la perte de divers moyens de défense à sa disposition, sans parler de la couverture d'assurance.

Dans l'affaire du Harmony Hill la question du non respect de la charte-partie n'a pas été examinée en détail par les tribunaux. Les arbitres n'ont pas été interrogés pour examiner si le fait de suivre la loxodromie revenait à un non-respect, et J. Clarke a refusé de permettre que ce point soit débattu devant la Haute Cour. Les parties n'ont pas évoqué ce point devant la Cour d'appel. Il est toujours possible qu'un affréteur puisse faire valoir avec succès que, suivre une route plus longue qu'absolument nécessaire équivaut à un non respect de la C/P.

Une autre question qui n'est pas examinée en détail a été les effets d'une clause exigeant que le capitaine suive les conseils d'un Service de Routage Océanique. En général, ces clauses sont formulées à effet que le capitaine fournisse des informations de position et de navigation au service de routage et suive l'itinéraire prescrit aussi longtemps que la sécurité du navire n'est pas compromise. Quelle que soit la façon dont l'article est rédigé, le capitaine est toujours la personne sur place, et a encore entièrement le droit de ne pas tenir compte de telles instructions, lorsque la sécurité du navire est concernée.

RECOMMANDATIONS

Si des capitaines sont confrontés à la situation où un affréteur leur demande de suivre un itinéraire particulier, et qu'ils souhaitent suivre une autre voie, la considération primordiale doit toujours être la sécurité de l'équipage et du navire.

Devant une telle situation, si le temps le permet, le capitaine devrait examiner les clauses pertinentes de la charte-partie pour déterminer si oui ou non il existe une clause de routage. En tout état de cause, il devrait essayer d'obtenir les conseils de ses armateurs, ou du P & I Club. Il est essentiel que les dossiers appropriés soient tenus. Le capitaine devrait définir sa position dans une lettre de protestation aux affréteurs. Lorsqu'il cherche des conseils auprès des armateurs ou du P & I Club, le fondement de la décision du capitaine doit être expliqué. Par exemple, des copies des prévisions météorologiques, des recommandations de routage des Instructions nautiques et de l'Océan Passages pour le Monde doivent être transmises.

En discutant avec les affréteurs, envisager d'autres solutions. Par exemple, celui qui vient à l'esprit dans la présente affaire est que le capitaine aurait peut-être pu suivre une orthodromie en plusieurs parties. Cela aurait été une route plus courte que celle effectivement suivie, économisant du temps et des soutes et réduisant le risque de perte d'affrètement pour l'armateur. Cela aurait de plus permis plus facilement aux parties de régler le différend sans recourir aux tribunaux.

Enfin, lorsqu'un capitaine est confronté à une telle situation, les tribunaux ont dit dans le passé qu'il est raisonnable pour lui de prendre le temps d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'origine et de la validité de toute directive qu'il pourrait recevoir, même en l'absence de menace immédiate pour le navire ou la cargaison. Voir Le "Houda" [1994] 2 Lloyd's Rep 541.

L'UNESCO INSCRIT LES CLOISONS ÉTANCHES AU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL DE L'HUMANITÉ

*Traduction libre par le Cdt Christian LOUDES d'un article de LARRIE FERRERIO
(ingénieur naval) paru dans Recalada N°123*

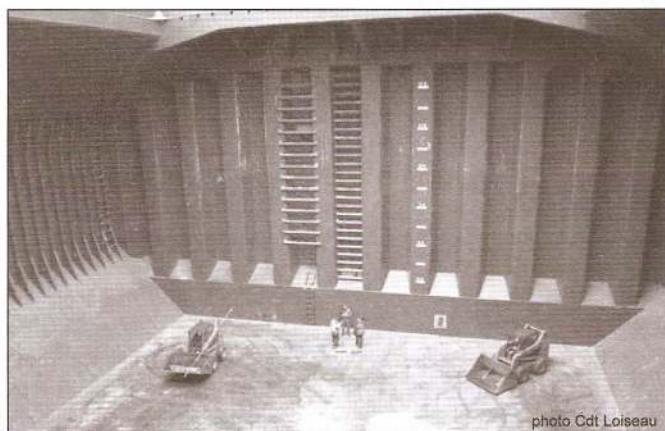


photo Cdt Loiseau

L'UNESCO est une agence des Nations Unies qui s'occupe parmi de nombreuses autres activités de recenser œuvres et sites d'importance culturelle et scientifique mondiale tels que ceux, bien connus, de Chichen Itza (Mexique), et du Taj Mahal (Inde) par exemple ainsi que de la liste, plus récente, du Patrimoine Culturel Immatériel de l'Humanité démarrée en 2001.

En novembre 2010, l'Unesco a sélectionné la "technologie des cloisons étanches des jonques chinoises" comme faisant partie de l'Héritage Culturel Intangible du Monde. C'est la première fois que l'Unesco nomme un artefact de l'architecture navale comme élément significatif de l'héritage de l'humanité.

En conséquence, cette désignation est primordiale pour reconnaître l'importance cruciale de notre profession pour la culture technologique mondiale.

Les jonques chinoises furent les premiers navires au monde à utiliser ce type de cloisons, et ceci il y a deux mille ans. Ces cloisons étaient des éléments de structures dotés d'ouvertures qui pouvaient être obturées par tamponnage, ce qui les rendait étanches.

L'Unesco justifie ainsi son importance :

La technologie des cloisons étanches des jonques chinoises est un moyen employé dès l'antiquité dans la construction d'embarcations de haute-mer dotées de compartiments étanches dans la province de Fujian du sud de la Chine. Les jonques chinoises étaient divisées en de nombreux compartiments étanches. Si, au cours du voyage, un ou deux de ces espaces étaient envahis accidentellement, l'eau de mer ne passait pas aux voisins, et l'embarcation ne coulait pas, restant à flot. Cela apportait une grande amélioration à la sécurité de la navigation. Les cloisons étanches constituaient l'étape la plus importante de la construction des jonques chinoises. Les constructeurs réalisaient une coque intégrale en réunissant les membrures aux parois. Ensuite, ils divisaient la coque en compartiments, selon la fonction et la grandeur du navire. Tout le processus était manuel. Cette techni-

que a été transmise oralement de maître à apprenti, appartenant à un nombre déterminé de familles. Cela a constitué un système technologique cohérent. Il y a eu une transmission documentée continue, et il a pu être maintenu grâce aux passeurs de savoir-faire et la connaissance qu'en avait la communauté.

La technologie des cloisons étanches des jonques chinoises a son origine à l'époque de la dynastie Jin (265 – 420). Ensuite, elle a été améliorée par différentes communautés lors des dynasties Tang, Song, Yuan, Ming et Qing. Ceci a été prouvé par la découverte de la coque d'un navire marchand de la dynastie SONG, construit avec une structure de cloisons étanches en baie de QUANZHOU. Cette technologie a été largement utilisée au long des siècles pour construire des navires de pêche, de guerre, marchands, et diplomatiques.

Particulièrement pour les navires de Fujian qui parcouraient la route maritime de la soie durant les dynasties Song et Yuan, et pour les flottes commandées par le navigateur Zheng He de la dynastie Ming lors de ses sept voyages vers l'ouest. Cela a contribué à la connaissance mutuelle et au rapprochement des civilisations orientales et occidentales.

Finalement, au XVII^{ème} siècle, cette technologie fut adoptée à l'ouest. Depuis, les cloisons étanches sont devenues un élément important du design naval moderne, participant toujours à l'amélioration de la sécurité de la navigation.

La pratique chinoise de créer des compartiments étanches fut mentionnée dans les écrits de Marco Polo en 1400, bien qu'elle ne fut pas pleinement mise en œuvre en Europe avant la fin du XVII^{ème} siècle. L'homme d'Etat américain Benjamin Franklin, dans une lettre de 1784, signale que les cales des navires "peuvent être divisées en différents compartiments selon la coutume chinoise, et chacun d'eux être totalement calfaté de manière que l'eau ne puisse passer de l'un à l'autre". En 1792, l'officier de marine britannique et inventeur John Schank propose ce type de cloison pour son voilier Trial, bien qu'il n'existe pas de preuves de leur installation.

Les architectes navals occidentaux comprirent l'utilité de ces cloisons à la suite des travaux du constructeur naval britannique Samuel Bestham, qui avait étudié cette technique sur les jonques chinoises en Extrême Orient, alors qu'il été employé par la flotte russe. En 1796, il construisit les corvettes Arrow et Dart, les premiers navires européens connus dotés de cloisons étanches. Les autres constructeurs prirent bonne note de cela, et au milieu du XIX^{ème} siècle la pratique d'installer des cloisons étanches dans toutes les coques métalliques était déjà répandue.

Comme le mentionne la publication de l'Unesco, les cloisons étanches continuent encore aujourd'hui à être un des éléments les plus importants de la sécurité en construction navale, et tout cela grâce aux artisans chinois qui développèrent ce concept il y a maintenant presque 2000 ans.

DÉCÈS SUITE À L'EXPLOSION D'UNE CHAUDIÈRE APRÈS UN NETTOYAGE CHIMIQUE

Traduction libre par le Cdt J.P. DALBY du MARS 201027

LES FAITS :

Un LNG était amarré au chantier, effectuant des opérations de nettoyage de ses deux chaudières principales bâbord et tribord. Les travaux incluaient un re-tubage important ainsi que des réparations au caisson d'alimentation en air et étaient effectués par une entreprise habituée au navire. Le superintendant de la compagnie et celui de l'entreprise étaient tous deux sur les lieux. Le travail approchant de la fin, l'entreprise sous-traita le nettoyage final interne des chaudières après réparation, à un expert britannique en nettoyage chimique, qu'elle connaissait bien.

De l'acide passivé fut choisi comme agent de nettoyage. Le produit de passivation protège l'acier de la chaudière de l'attaque de l'acide, dont un effet secondaire est la production d'hydrogène. Le nettoyant passivé contenait aussi un colorant indiquant la force de l'acide.

Après avoir effectué une formation sécurité au chantier, comprenant notamment les procédures de travail et d'entrée dans les espaces clos, l'expert chargé du nettoyage installa son matériel. Cependant, il n'avait pas de procédure écrite ni d'évaluation des risques pour effectuer son travail, et ni le contractant des travaux sur la chaudière, ni le superintendant de la compagnie ne lui en demandèrent. Il était l'expert et accepté aveuglément comme tel. Même les mécaniciens du navire n'avaient aucune interaction avec lui.

Après un test de pression réussi, la chaudière tribord fut nettoyée des huiles et graisses en utilisant un nettoyant breveté. Cela se passa sans incident et fut terminé le jour suivant. Par ailleurs, l'armement fit appel pour son compte à un expert en nettoyage chimique danois pour contrôler le nettoyage. Cela n'est pas inhabituel dans le cas de contrats très onéreux mais, ni le contractant initial de réparation de la chaudière, ni le spécialiste britannique du nettoyage chimique, ne furent informés de son arrivée imminente.

A 08h00 le jour du nettoyage chimique, l'eau fut réchauffée et mise à circuler dans la chaudière. Vers 13h00 l'eau était à 57°C. Le contremaître s'inquiéta du fait que continuer le chauffage rendrait le passivateur moins efficace et recommanda d'arrêter le réchauffage vapeur de l'eau. Au milieu de l'après midi, 800 kg d'acide avaient été ajoutés dans le bac de mélange eau/acide. A 17h00, des tests confirmèrent que le passivateur était toujours actif et que la force de l'acide était toujours satisfaisante comme indiquée par la coloration du mélange eau/acide et les mesures du PH. Bien que des vérifications aient été effectuées pour



s'assurer qu'il n'y avait pas de fuites, il n'y a aucune indication que le système de ventilation ait été vérifié, ni même s'il avait été mis en place. A 21h00, la situation avait rapidement changé. Les tests indiquaient que l'acier de la chaudière était attaqué par l'acide.

L'expert britannique était assez sceptique sur l'interprétation des résultats des tests car il avait envisagé de faire circuler

l'eau/mélange acide quelques heures encore. Cependant, il accepta d'arrêter la circulation et disposa le système pour envoyer le mélange dans un camion citerne sur le quai. Pendant ce temps là, il demanda au contractant de faire ouvrir la porte arrière du ballon de la chaudière tribord afin d'inspecter la surface interne de la chaudière

Vers 21h45 la porte arrière du ballon de chaudière était ouverte, et lorsque les ouvriers poussèrent la porte dans le ballon on nota un effet d'aspiration à l'ouverture du joint. Les ouvriers accrochèrent à une rambarde près du ballon, une lampe halogène qui n'était pas à sécurité intrinsèque. A 22h00, les deux experts s'approchèrent de la porte du ballon. Aucun test ne fut effectué pour contrôler la présence de gaz toxiques ou inflammables dans l'atmosphère du ballon. L'expert britannique attrapa la lampe halogène et la mit juste à l'intérieur du ballon. L'inspecteur danois vit une petite flamme ou étincelle qui fut suivie aussitôt d'une explosion. L'expert britannique fut projeté à environ 4,5 m, il fut trouvé inconscient et souffrant de plusieurs fractures et de graves brûlures. Malheureusement il ne se remit pas de ses blessures et mourut neuf jours plus tard. L'expert danois fut



Restes de la lampe halogène non protégée

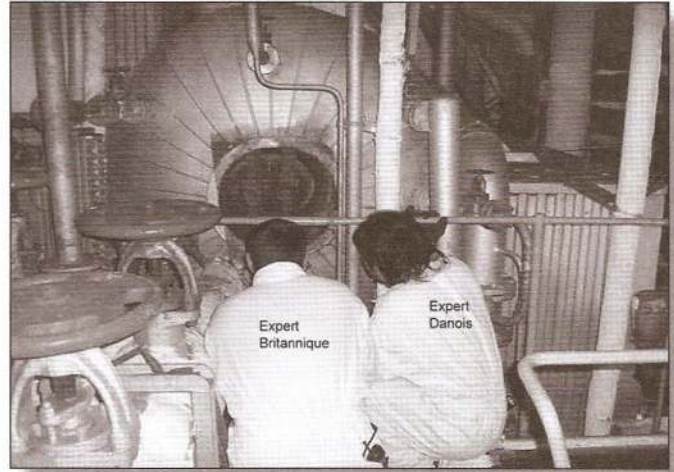
aussi brûlé, mais moins sévèrement. Il n'y eut pas d'incendie ni de dégâts importants à la peinture ou aux structures.

CAUSE PRIMORDIALE / FACTEURS CONTRIBUTIFS

1. Accumulation de gaz hydrogène dans le ballon de la chaudière qui s'est dégagé au cours du nettoyage. A l'ouverture de la porte du ballon, l'air s'est mélangé à l'hydrogène créant un mélange se trouvant dans les larges limites explosives de l'hydrogène.
2. Dispositions insuffisantes pour assurer la ventilation de la chaudière et évacuer les gaz produits à l'atmosphère. Si la chaudière avait été correctement ventilée, l'hydrogène ne se serait pas accumulé.
3. L'introduction de la lampe halogène chaude dans l'espace confiné non contrôlé du ballon, dont on savait qu'il pouvait contenir des gaz inflammables, fut une grave erreur de jugement.

LES LEÇONS

1. Tout espace fermé ou confiné doit être ventilé correctement avant d'y entrer ou de commencer des travaux, et l'atmosphère doit être contrôlée correctement à la fois pour la présence de gaz toxiques ou inflammables avant de certifier que l'espace est sans danger.
2. Toute la documentation ISM doit être respectée, particulièrement celle qui concerne la responsabilité de l'équipage envers les contractants extérieurs.



3. L'équipage doit être activement impliqué et intéressé aux activités des contractants et doit faire part de ses doutes et les faire clarifier.
4. Les fiches de données sécurité des produits et matériaux doivent être soigneusement étudiées et les dangers associés à leur utilisation doivent être compris et les mesures de contrôle appropriées doivent être mises en place pour atténuer les risques.
5. L'acide libre de l'hydrogène lorsqu'il attaque la rouille et l'acier et il faut tester le chantier pour détecter la présence éventuelle d'hydrogène après le nettoyage.
6. Seuls des systèmes d'éclairage à sécurité intrinsèque doivent être utilisés dans les espaces clos.

DANGERS DES ÉQUIPEMENTS DE DÉCOUPAGE ET DE SOUDURE MAL ENTRETENUS

Traduction libre de MARS 201034 (Mariners' Alerting and Reporting Scheme) par le Cdt J.P. Dalby

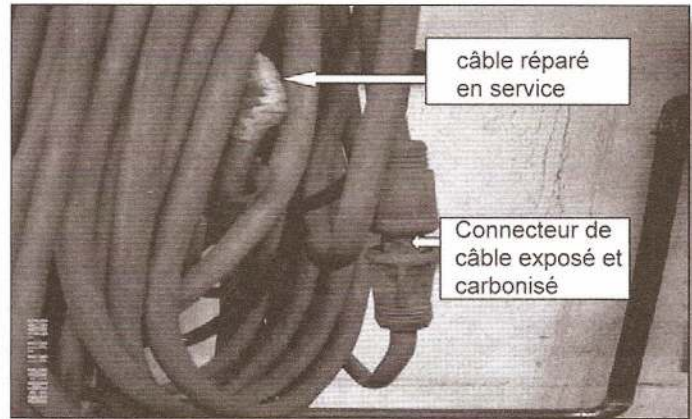
Sur un navire d'assistance, des sous-traitants découpaient et soudaient des points de saisissage sur le pont. Des flammes ayant jailli au détendeur d'une bouteille d'acétylène, les opérations furent arrêtées et le feu fut éteint. Après refroidissement, le détendeur fut déposé pour inspection et on trouva sur toutes les connections du contractant du ruban de filetage utilisé à tort pour assurer l'étanchéité des filetages.



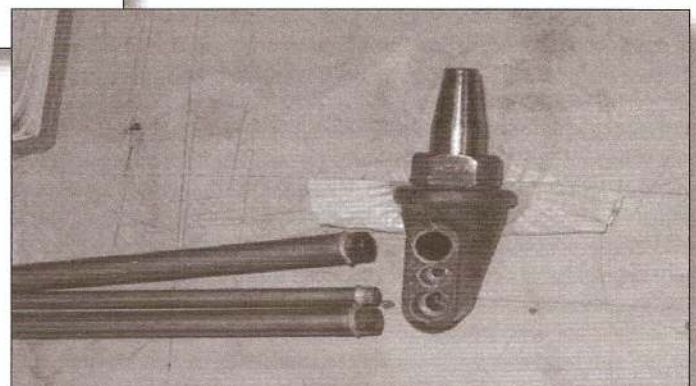
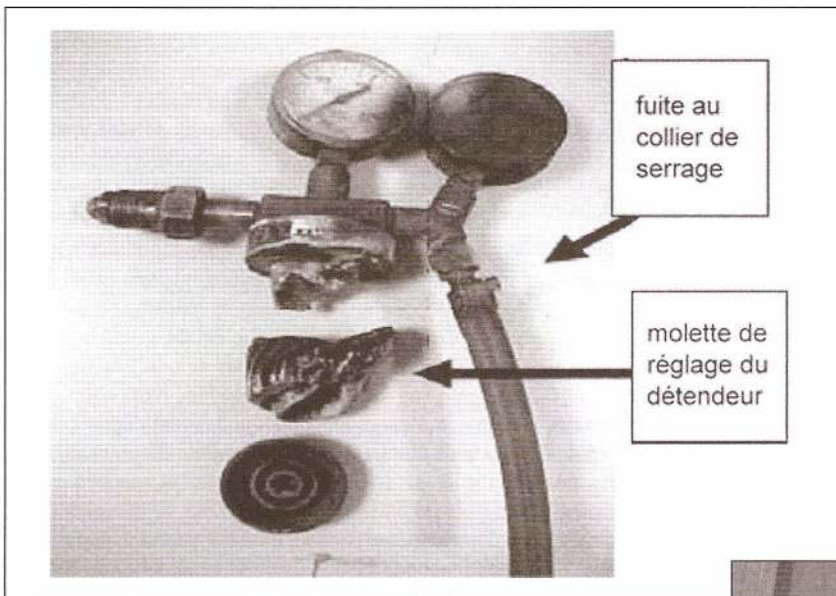
Montage défectueux du manomètre acétylène du régulateur

D'autres situations dangereuses furent trouvées sur le même navire avec les équipements de "travail à chaud" :

- Un câble de soudure en train de se consumer à une connexion où le câble avait été pincé et l'isolant coupé ce qui mettait le câble à nu.
- Un connecteur sur un prolongateur de câble faisant des étincelles et de la fumée lorsque l'on effectuait de la soudure.
- Un bec de chalumeau trouvé détaché du chalumeau oxyacétylénique.



Qu'ils appartiennent au navire ou au sous-traitant, les équipements de découpage et de soudure mal entretenus présentent un grave danger pour le personnel et le navire. Dans un autre accident, un soudeur s'est gravement brûlé la main alors qu'il réglait la pression sur un détendeur d'oxygène. Le soudeur avait de l'huile sur la main et il y avait une fuite d'oxygène au collier de tuyau. Le filet d'oxygène sous pression provoqua l'inflammation instantanée des hydrocarbures (huile et graisse) sur sa main, la violence de l'inflammation fut telle que la molette du détendeur fut projetée au loin. Ne jamais mettre en contact de la graisse ou des matériaux organiques avec de l'oxygène sous pression.



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'AFCAN • LE HAVRE, MARS 2011



L'Assemblée Générale s'est tenue au Havre les 13 et 14 avril 2011. Elle s'est déroulée en présence de 22 personnes sous la présidence du commandant Hubert Ardillon. 67 pouvoirs sont parvenus à l'Assemblée.

Le quorum n'étant pas atteint, l'Assemblée Générale s'est constituée en Assemblée Générale Extraordinaire qui peut délibérer valablement avec les membres présents ou représentés sur les points prévus de l'Ordre du jour.

Hubert Ardillon, Président, ouvre la séance à 14h00.

Bonjour à tous.

Tout d'abord bienvenue aux participants.

Merci à ceux qui ont envoyé un pouvoir. Nous ne sommes, hélas, pas assez nombreux, comme à l'habitude, et cette AG sera donc transformé en AGE, une fois de plus. L'avantage, cette fois-ci, est que nous n'aurons pas à transformer l'AG en AGE pour les modifications aux statuts prévues dans l'ordre du jour de l'AG.

Merci aux organisateurs : J.Chennevière, Ernault et C. Peltier pour leur dévouement.

Une remarque encore sur cette AG. Bien sûr, n'ayant pas participé aux deux dernières AG, à Vannes et à Marseille, pour cause de croisière pétrolière organisée par mon armement, je fais le constat, amer, que la moyenne d'âge des participants augmente sensiblement, et continuellement.

Pourquoi ? Je ne connais pas la réponse, ou j'ai peur de la connaître. Un désintérêt croissant pour la chose associative. Lorsque je regarde cette auguste assemblée, combien d'actifs, au sens navigants du terme, peut-on y voir ? Vraiment un petit pourcentage, puisque nous sommes trois, et heureusement deux adhérents viennent juste de débarquer. Si tous les adhérents actifs sont embarqués, c'est qu'il y a encore pas mal de navires avec un capitaine français. Et pourtant...

Un point positif : le nombre d'adhésions d'actifs augmente. Cela veut sans doute dire que nous servons à quelque chose. Un point négatif : on ne peut que regretter que les actifs ne soient pas plus nombreux à s'investir dans la bonne marche de l'AFCAN. Ce que nous faisons à l'AFCAN, c'est pour nous les actifs, pour nos successeurs aussi. Quel que soit le sujet traité : formation, sécurité, pollution, sûreté, technologies, nous donnons notre avis et travaillons pour les générations futures (si je puis me permettre une expression quelque peu galvaudée par un célèbre capitaine à bonnet rouge).

Une chose, je crois, fonctionne bien : nos réunions internet du lundi. Même si on y voit régulièrement les mêmes adhérents, que les autres sachent qu'il leur est possible d'y participer. De nouvelles têtes signifient souvent de nouvelles idées, de nouvelles façons de voir, de nouvelles approches sur les problèmes rencontrés par les capitaines. Il y a un grand besoin de savoir ce que pensent, ce que vivent les actifs.

En tant que capitaine français, j'ai de plus en plus l'impression de faire partie d'une race en voie de disparition. Trop cher. Malheureusement et il faut le dire, contrairement à ce qui se fait pour certains singes, cormorans ou crapauds, aucun lobby environnemental ne s'occupe de nous faire protéger.

Reconnaissons que pas grand-chose, histoire de ne pas être totalement négatif, n'est fait pour que perdure le métier de capitaine de navire en France.

De plus en plus de responsabilités, et de moins en moins de pouvoir de décision, ce qui normalement ne devrait pas aller ensemble. On nous avait appris que c'était parce qu'on décidait qu'on était responsable. Maintenant nous sommes responsables parce que l'on nous force sur les décisions à prendre, pas toujours dans le sens de la sécurité, mais le code ISM, vaste parapluie pour terriens, est passé par là. La phrase du code qu'ont apprise par cœur les managers et inspecteurs est celle où il est stipulé que le capitaine a autorité par dessus les consignes, s'il le juge nécessaire pour la sécurité. Ou comment obliger quelqu'un à prendre les mauvaises décisions, et s'en laver les mains après.

Nous avons toujours, et c'est aussi à la gloire de ce métier, profité de l'expérience de nos anciens pour compléter notre formation, soit à bord soit en meeting : une espèce d'expérience feedback avant l'heure ISM.

Désormais, on ne parle plus de complément de formation. On utilise à la place des néologismes anglo-saxons, qui veulent malheureusement dire plus : le coaching et maintenant le teaching. En clair si vous êtes entourés d'officiers incompetents, c'est de votre faute, car vous n'avez pas su leur apprendre les rudiments de leur fonction - Ou comment rejeter la faute sur un autre. Il nous faut donc former nos futurs remplaçants, et commencer la formation des remplaçants de nos remplaçants. Pour le faire il nous faut nous adapter à d'autres cultures, à d'autres langues.

L'impression parfois de parler à un sourd. Tout simplement parce que l'on ne vit pas dans le même monde, même si on est embarqué sur le même navire. Et ce n'est pas qu'un problème générationnel. Etrange impression de parler à des personnes qui ne viennent que pour un ou plusieurs contrats, déjà le mot contrat fait peur, ne faire que de l'argent, certainement pas faire évoluer son savoir, le métier, la fonction, le travail, le navire.

Pendant ces deux demi-journées, nous allons parler de formation, pirates, relation et organisation. Nous allons, je l'espère, prendre des décisions sur des courriers ou des actions. Nous ne sommes pas tous d'accord, et c'est tant mieux, sur les sujets à traiter ni comment les traiter. Mais c'est comme cela que l'on peut avancer.

La ville où nous-nous réunissons aujourd'hui est née d'une volonté royale, d'ouvrir le nord-ouest de la France au monde maritime. Espérons que cette volonté soit toujours présente chez ceux qui nous gouvernent. A titre d'exemple, et je ne le dis pas parce que pour la plupart

d'entre nous, nous avons suivi nos cours à Sainte-Adresse pour devenir capitaine, la fermeture de l'hydro du Havre serait, à n'en point douter, outre une grossière erreur, un signe fort de l'abandon de la Marine Marchande dans notre pays. Ce serait un constat amer certainement. Peut-être une certaine lassitude. Cependant il nous reste, à nous actifs, une chose que tous les décideurs, tous les créateurs de codes n'auront jamais. La vue imprenable sur la mer, quelque soit son état et sa force et sa couleur. Irremplaçable, et cela aussi fait partie du charme de ce métier.

Merci de votre attention. Bons débats. Place maintenant à l'ordre du jour.

I. LE BILAN DU TRÉSORIER M.PRÉBOT

1. Nombre d'adhérents

En 2010, 13 nouveaux adhérents (dont 9 actifs), 14 démissions dont 7 actifs et 3 radiations pour non paiement.

Depuis début 2011, 19 nouveaux adhérents (dont 17 actifs), 16 démissions dont 6 actifs et 4 radiations pour non paiement

Il faut souligner un bon démarrage du recrutement cette année. C'est très encourageant et porteur d'espoir pour l'avenir.

2. Compte d'exploitation

Les comptes sont équilibrés

Au 31 décembre 2010, le solde du compte reste positif, malgré la dépense extraordinaire de 18570,23 € versés à l'avocat dans l'affaire du Pascal Paoli.

M.Prébot précise que la «subvention» des Affaires Maritimes versée à notre association couvre une partie des frais occasionnés par notre participation aux travaux de l'OMI dans le cadre de la délégation française et que celle-ci n'est pas en contradiction avec les statuts de l'Afcan. De même, pour l'abandon de frais des bénévoles, cette pratique est en parfaite conformité avec la loi.

3. Budget prévisionnel

Le budget prévisionnel est adopté

A l'unanimité, l'Assemblée approuve les comptes de l'exercice 2010 et donne quitus au trésorier de sa bonne gestion.

II. PRÉSENTATION DU RAPPORT D'ACTIVITÉ DE L'AFCAN DEPUIS MARS 2010

En maintes occasions, des représentants Afcan ont assisté à des réunions externes. Citons pour les principales interventions :

Réunion	Date	Objet	Lieu	Représentant
ENMM	25-26/03/10	Prise en compte du facteur humain	Marseille	PIZON
Préfecture Maritime Atlantique	05/05/10	Champs d'éoliennes	Brest	LOISEAU
OMI	10-15/05/10	Marine Safety Committee	Londres	PIZON
Préfecture Maritime	05/07/10	Commission du bien être du marin	Brest	DERENNES
OMI	26-30/07/2010	NAV 56	Londres	TYL
OMI	16/09/2010	Sous comité DSC 15	Londres	TROYAT
CEDRE	28/09/2010	Pétroliers	Brest	ARDILLON
Affaires Maritimes	05/10/2010	Commission du bien-être du marin	Le Havre	ARDILLON
Observatoire des droits des marins	13/10/2010	Réunion statutaire	Nantes	DECLERCQ
Observatoire des droits des marins	14-15/10/2010	Journées d'études	Nantes	SUSSAC
IMTM	23/11/2010	Infos-Navires	Marseille	PREBOT-PORTAIL
Affaires Maritimes	30/11/2010	Commission du bien-être du marin	Le Havre	ARDILLON
Assises de la Mer	2-3/12/2010		Toulon	TYL
SAFER'SEAS	07/12/2010	Présentation	Paris	JEGU
Affaires Maritimes	15/12/2010	Extension délai passage cale sèche	Paris	ARDILLON-PIZON
OMI	29-3/12/2010	MSC 88	Londres	PIZON-DELFAU
Cour des Comptes	12/01/2011	Enquête sécurité des navires	Paris	JEGU
Forum Ecdis	20-21/01/2011		Marseille	PREBOT-PORTAIL
Journées des Grandes Ecoles de la Mer	26-27/01/2011	Facteur humain et sécurité maritime	Le Havre	ERNAULT-PELTIER
Affaires Maritimes	30/01/2011	Extension délai passage cale sèche	Paris	PIZON
Affaires Maritimes	07/02/2011	E-Navigation	Paris	JEGU
Affaires Maritimes	13/04/11	Commission du bien-être du marin	Le Havre	ARDILLON

III. MODIFICATION DES STATUTS ET RÈGLEMENT INTÉRIEUR

Article 7 (Statut). La modification est adoptée.

Article 16 (Statut). La modification est adoptée.

Article 11 (Règlement intérieur) La modification est adoptée.

Article 14 Le CA a décidé de ne pas donner suite à cette modification, estimant que c'était beaucoup de tracas pour arriver à une rédaction satisfaisant la majorité.

IV. MAINTIEN DE L'ADHÉSION À L'IFSMA ET AU CESMA

Adhésion CESMA : F.X.Pizon précise que pour l'EMSA, les seuls interlocuteurs valables sont les associations «européennes». le maintien de l'adhésion au CESMA est voté à l'unanimité moins 7 voix contre.

Adhésion IFSMA : l'adhésion à l'IFSMA est votée à l'unanimité moins 1 voix contre et 3 abstentions.

Cotisations CESMA et IFSMA : Un vote à main levée décide de pérenniser la situation actuelle.

V. AVENANT AU CONTRAT D'ASSURANCE

Guillevic retrace la rencontre avec MMA au Mans. Un des buts était de faire évoluer le contrat pour que l'Afcan puisse ester en justice en son nom, ce qui n'était pas possible auparavant. Le deuxième objectif était d'améliorer les conditions d'aide à l'assuré en cas de transaction à l'amiable qui nécessite la plupart du temps un avocat et donc des frais importants. Le troisième point à évoquer était celui de l'adhésion des Capitaines étrangers. Sur ces trois points nous avons obtenu satisfaction. Cette évolution du contrat se fera moyennant une augmentation de la prime de 5%, laquelle prime dépend également du nombre d'actifs susceptibles d'être couverts par cette assurance. Tous les ans, à la date anniversaire du contrat, l'Afcan communiquera le nombre d'actifs à l'assureur. Dans le cas de règlement à l'amiable, il faut absolument fournir une pièce comptable pour le règlement. Si la confidentialité est demandée, il faudra établir une relation directe entre les avocats et MMA.

L'Assemblée autorise à l'unanimité le Président à signer l'avenant. L'Assemblée accepte l'adhésion de Capitaines étrangers à l'unanimité moins 1 voix contre et une abstention.

VI. DÉCÈS DU CDT DERUY

La CMA-CGM a été contactée pour avoir plus d'information sur cette affaire. La direction a fait savoir qu'une telle rencontre était prématurée et inopportune. Un projet de lettre a été rédigé par le bureau à partir de ce cas, élargi à d'autres cas de pressions exercées sur les Capitaines. Cette lettre sera envoyée à Armateurs de France, Directeur des Affaires Maritimes, avec copie à la CMN, CMA-CGM, SNCM, organisations syndicales d'Officiers, Le Marin, Journal de la Marine Marchande.

VII. SITE INTERNET ET AFCAN-INFORMATIONS

Très léger tassement des consultations du site. Le rythme des visites est de 999 par jour en moyenne pour l'année 2010. Réunion par live-meeting sur Internet : elles sont accessibles à tous à condition de s'inscrire auprès de F.X. Pizon et elles ont lieu généralement le lundi après-midi. Le système est d'excellente qualité et on peut facilement échanger des documents pendant la discussion.

VIII. ANNUAIRE 2011

Il est décidé de publier un nouvel annuaire sous la même forme que celui de 2009. La question se pose de le mettre sur la partie sécurisée du site Afcan, ce qui faciliterait la mise à jour en continu. Il est finalement décidé de ne pas le faire. Cet annuaire sera envoyé en version papier à tous les adhérents.

IX. RENOUELEMENT DU TIERS SORTANT :

J. Portail et J. Ruz sont élus jusqu'en 2012 et les six candidats du tiers sortant, c'est-à-dire B. Apperry, F. Capoulade, Th.Caudal, G. Guillevic, R. Le Doaré, H. Quéré sont réélus jusqu'en 2014.

X. QUESTIONS DIVERSES

1. Piraterie

A propos des écrits envoyés par B. Apperry pour l'occasion, H. Ardillon nous décrit les conditions actuelles. La piraterie ne diminue pas, bien au contraire. Mais tous les navires attaqués ne signalent pas forcément cette attaque. Le lieu des principales attaques a changé et s'est déplacé. Il n'y a presque plus d'attaques dans le golfe d'Aden, puisque protégé par une force militaire internationale. Elles se produisent dans l'océan Indien et les routes dites plus sûres sont dans le Nord vers les côtes de l'Inde. Les bateaux sont équipés pour la plupart de barbelés ou de herses le long du bordé, mais il n'y a pas de moyen infaillible pour arrêter les pirates. Les navires sont équipés de gilets pare-balles et de casques militaires mais pas en nombre suffisant. Ph. Sussac souligne que les pirates ne se défendent pas quand ils sont attaqués pour la bonne raison qu'ils savent qu'ils seront libérés relativement vite sans jugement. En résumé, le navigateur est très dépourvu pour se défendre tout en étant jugé responsable a priori d'une éventuelle prise en otage. Le problème de l'usage de l'AIS et du LRIT est posé, sachant que les pirates en bénéficient la plupart du temps. L'OMI autorise de ne pas s'en servir dans ces cas-là. Une importance particulière sera donnée dans la discussion avec les journalistes pour bien faire ressortir tous ces problèmes. En cas de compte-rendu insuffisant, une lettre ouverte serait envoyée au Secrétaire général de la mer et à des parlementaires.

2. Transfert du siège de l'AFCAN

Proposition de transférer le siège de l'Afcan de Brest vers Paris ou à défaut vers Le Havre pour permettre des permanences plus actives. Ardillon fait remarquer que le problème majeur reste la disponibilité des membres pour assurer ces permanences, disponibilité qui est pratiquement inexistante à l'extérieur de Brest. On dispose à Brest d'un local qui ne nous revient pas très cher et qui sert de base arrière active au Secrétariat, ce qui ne serait pas possible ailleurs.

3. Permanence téléphonique de l'Afcan

Elle est assurée par un membre du Bureau. Il y a toujours quelqu'un qui répond à un coup de téléphone. Le système marche bien et tourne

actuellement avec 4 personnes. Il faudrait étoffer ce système et l'ouvrir à d'autres adhérents volontaires. Lors d'un appel, il ne s'agit pas d'apporter une solution immédiate à un éventuel problème soumis par un adhérent en difficulté, mais de lui répondre immédiatement et de mettre en route la réaction adéquate. Les volontaires seront les bienvenus. Merci de se signaler auprès du Secrétariat.

4. Bac de Barcarin

L'Afcan est saisie d'une demande d'adhésion d'officiers de la Marine Marchande navigant sur les bacs de Barcarin. Cette navigation ayant lieu sur le domaine maritime (entre Arles et la mer), s'ils ont un brevet de commandement et l'exercent régulièrement, il n'y a aucune raison de refuser leur adhésion.

5. Formation

Projet de courrier pour attirer l'attention sur la dégradation programmée de la qualité de l'enseignement maritime due aux changements induits par le futur cursus d'ingénieur. H.Ardillon et A.Jégu ont rencontré M. Antin, Inspecteur général de l'enseignement maritime, qui a exprimé le souhait de voir l'Afcan se pencher sur les nouveaux programmes pour lui faire part de ses éventuelles remarques auxquelles il était très attentif. Le projet de lettre élaboré par le bureau a été discuté et amendé en cours de débats pour envoi.

L'ordre du jour étant épuisé, le président déclare close l'Assemblée Générale Extraordinaire.

Le Conseil d'administration se réunit pour procéder à l'élection du Bureau :

Président : Hubert Ardillon

Vice-Présidents : Lionel Barbançon, Philippe Grall, François-Xavier Pizon

Secrétaire général : Alain Jégu

Trésorier : Marc Prébot

Date et lieu du prochain CA : Paris, première quinzaine d'octobre. La date sera précisée le plus tôt possible par le Secrétaire général.



RESOLUTIONS FROM THE CESMA 15TH ANNUAL GENERAL ASSEMBLY IN ZADAR, CROATIA, ON 07TH MAY 2011

RESOLUTION Nr.1 : Piracy and armed robbery.

The 16th Annual General Assembly in Zadar, Croatia, again discussed the problem of piracy and armed robbery against ships in various parts of the world, Somalian and adjacent Indian Ocean waters in particular. All means to prevent these criminal acts should be activated to protect the lives of seafarers. Yet CESMA still denounces the use of firearms on board and is critical about the employment of armed guards on board ships as it could escalate the violence. It will, however, adopt a practical position in line with European and international organisations on the condition that the responsibility and liability of shipmasters is effectively stipulated and that their position remains unaffected even in the case of armed guards on board.

RESOLUTION Nr.2 : Criminalization of seafarers.

The Assembly also noted that the problem of criminalization of seafarers continues to be a matter of great concern. Motives are not only environmental offences but, among others, the finding of drugs on board. Recent cases have again shown that co-operation between all parties concerned is the best solution to tackle the problem of criminalization.

RESOLUTION Nr.3 : Fatigue and safe manning.

The Assembly still noticed with concern that the problem of fatigue is not attracting enough attention. The requirement of three certified bridge watchkeepers, including the Master, on each seagoing vessel of 500 GT or more, is

still supported by CESMA. The introduction, during the recent IMO/STCW meeting in Manila, of a flexibility clause in the stipulation of hours and work, enables the system of the six on six off watch schedule to be continued. The European project HORIZON, which investigates the consequences of fatigue via simulation, will be closely monitored by CESMA as an observer.

RESOLUTION Nr.4 : Safety of ro-ro and large passenger ships.

The Assembly discussed the safety of ro-ro- and large passenger ships and noted that many accidents still occur. It has approached the European Commission to express its concerns. Large passenger ships with thousands of passengers and crew have appeared to be very vulnerable, notwithstanding the many tests that newbuilding passenger ships have to undergo before all certificates are issued by class.

RESOLUTION Nr.5 : Introduction of e-Maritime.

The Assembly discussed the participation of CESMA in the e-Maritime concept, initiated by the European Commission. The concept aims at introducing electronic means to govern the entire chain of maritime transport. E-Navigation will be integrated in the system. As the concept includes looking at the reduction of paperwork on board, future introduction could work out positively

for the ship's staff. The concept also looks at the transfer of duties from ship to shore, other parameters such as liability and responsibility of the shipmaster, should be stipulated before CESMA supports the concept fully. We suggest a positive but critical approach.

RESOLUTION Nr.6 : Safety of life saving equipment

The Assembly discussed again the safety of life saving equipment on board seagoing vessels including many incidents and accidents during drills such as a recent case on a CGM/CMA containership in China. It urges international bodies and flag States to introduce proper legislation to improve the safety and design of life saving equipment in order to improve efficiency and avoid other fatal accidents.

RESOLUTION Nr.7 : Safety and Search and Rescue in the northern Black Sea and the Sea of Azov

Latest info again shows that the situation in the above waters have not improved with regard to maritime safety and Search and Rescue. The Bulgarian Shipmasters' Association proposes a conference to be organized in Romania in the autumn 2011 with the co-operation of IMO, EMSA, the Bulgarian Administration and CESMA. This initiative is supported by the CESMA Assembly.

AUTORITÉ DE L'U.E. SUR LES NAVIRES. EST-CE SELON..?

Nous avons cru comprendre que le registre RIF avait été créé pour avoir d'abord un certain nombre de Français embarqués, mais cela est devenu le Capitaine et son remplaçant, puis plus rien du tout. En effet, la Cour de justice européenne, à la suite de contentieux, a jugé que la clause de restriction de nationalité – pour les seuls Français - était contraire au droit communautaire, estimant que les navires français (y compris RIF) étaient de sa compétence (clause de libre circulation des travailleurs).

Cependant, on peut penser que cette décision a été acceptée un peu facilement: En effet, la fixation des conditions d'attribution du pavillon à un navire est toujours nationale et n'a pas été transférée à quiconque et certainement pas à l'Europe. Il est fait constamment référence à l'article 39CE qui stipule la libre circulation des travailleurs "dans le territoire de la Communauté" – c'est assez clair. Le navire français ne fait pas partie du territoire national, comme confirmé encore assez récemment par le Conseil constitutionnel (décision 2005-514 du 28.04.2005 –par. 33). Il ne fait donc pas partie, a priori, du territoire de la Communauté

Mais cette décision était bien dans la "ligne": Déjà, sur les navires de pêche franco-espagnols, il y avait des capitaines Espagnols et je crois que, dès fin 2004, la Cour de cassation avait bloqué toute sanction de l'administration. Par parenthèse, cela amène à une situation bizarre où les navires immatriculés dans les collectivités d'outre-mer conservent le privilège de nationalité (Polynésie, Nouvelle Calédonie par exemple). Saint Pierre et Miquelon suit le régime départemental et donc communautaire. Cette décision était sans doute favorable à une gestion plus libre pour les armateurs. (Il semble que la Grèce, encore maintenant, exige cinq personnes plus un élève, nationaux, à bord des navires de son pavillon de plus de 45000 tpl, ce qui serait contraire au droit communautaire.)

Le temps a passé et une nouvelle Directive a été publiée par la Commission interdisant toute discrimination de salaire pour un travail identique, en Europe communautaire (poste identique, salaire égal), Directive transposée dans le droit britannique ("Equality Act" en vigueur le 1^{er} octobre 2010). Dans un premier temps, le parlement britannique a stipulé que cela s'appliquait aux navires nationaux (red enseign) sur lesquels la condition de nationalité est pratiquement inexistante. Il s'en est suivi, évidemment, une forte opposition des armateurs, et les autorités, (M. Penning, ministre en charge), craignant un dépavillonnement rapide et massif, ont suspendu,

l'application de la loi sur les navires et ont demandé avec insistance à la Commission européenne de "préciser" les conditions d'application. Cela a été fait. La Commission, par dérogation, a stipulé que, sur les navires, les conditions de non discrimination ne s'appliquent qu'aux marins communautaires et non à ceux des pays étrangers à l'Europe. Il y a toujours opposition des armateurs employant des officiers et marins des pays communautaires à salaire moindre. La Chamber of Shipping a averti que cela allait causer un dommage significatif au pavillon et au shipping en Europe. Certains craignent des accusations sournoises de racisme vis-à-vis des marins des pays émergents. Mais, pour le moment, la Communauté confirme et, devant les remarques ("reasoned opinion") du Commissaire L. Andor menaçant le Royaume-Uni d'action devant la Cour européenne en cas de non application, le ministre Penning déclare estimer malhonnête ("unfair") les instructions de l'Union Européenne qui "pénalisent la seule Grande-Bretagne alors qu'elles laissent le reste de l'Europe en dehors de toute punition". A la suite de controverses, on indique que la Commission a décidé de reprendre les travaux sur l'emploi des marins: constitution d'un groupe dirigé par Sir R. Coleman (qui avait été parmi les rédacteurs des premières Directives sur les trafics intra communautaires).

Mais, début mars 2011, on apprend que des marins polonais ont intenté une action contre le gouvernement danois au sujet de la légalité de paiement de salaires inférieurs aux marins Communautaires non danois sur les navires premier et second registre (avec demande partiellement rétroactive). Un groupe d'armateurs danois indique suivre le cas attentivement. Des tribunaux du travail, s'étant déclarés incompétents pour des plaintes précédentes, avaient jugé que la plainte devait être intentée contre le gouvernement. Le 9 mars, la presse spécialisée (Lloyd's List) indique qu'il n'y a aucun commentaire disponible de la part des armateurs ou du ministère. Le syndicat danois indique qu'un succès ouvrirait une possibilité d'action semblable à plusieurs centaines de Polonais ou de citoyens des pays Baltes. Il semble que le cas devrait être soumis au tribunal assez rapidement.

Dans le cas de la France, verrons-nous des armateurs demander l'application de cette Directive communautaire au RIF, tout comme la décision sur la clause de nationalité ? C'est peu probable. Mais il est possible que cela vienne de marins.

Sujet :

Volet 1 : Politiques, réglementation, innovations technologiques et moyens opérationnels : les avancées en matière de sécurité maritimes depuis 2007.

Session 2 : Les réponses technologiques.

Capitaine en activité sur un VLCC, je vais vous parler des problèmes que je rencontre dans l'utilisation de deux réponses technologiques : l'ECDIS et l' AIS terrestre, ainsi qu'avec un moyen opérationnel, le changement de ballast.

I. ECDIS :

C'est un appareil de navigation utile. On peut collecter sur un même écran, toutes sortes d'informations de différentes sources : carte, position, cap et vitesse, en fond et surface, aussi les échos des autres navires car l'ECDIS est relié aux radars, aux GPS, gyros, lochs et autre AIS.

Donc une centralisation des informations qui peuvent aider à une meilleure veille.

Les corrections sont plus faciles à effectuer, c'est un fichier informatique, sources de moins d'erreurs de manipulation et d'écriture.

Dans un monde idéal, le temps, auparavant passé à corriger les cartes papiers, et maintenant sauvé par l'informatique, aurait pu être dédié à la veille, qui normalement devrait être la priorité de l'équipe passerelle (souvent composée d'un seul homme d'ailleurs). Mais il ne fallait pas rêver, entre temps on a vite trouvé d'autres tâches administratives à donner à l'officier en charge des corrections.

Cependant dans les zones de trafic intense, il y a un risque de surcharge de l'écran, par moment il peut être judicieux de limiter les échos radar ou AIS.

Il y a aussi un fort danger de mauvaise utilisation par les personnes concernées car il y a une énorme différence entre la carte papier et celle proposée sur ECDIS.

L'œil humain voit la carte papier dans sa globalité. L'utilisateur voit donc plus loin que les prochaines minutes de navigation, et donc il peut anticiper plus facilement sur une manœuvre à effectuer. Il n'y a pas cette profondeur avec un écran ECDIS actuel. Cela changera le jour où l'écran ECDIS sera du même format que la carte papier, mais vu le coût, quand ? Sur un ECDIS, pour voir plus loin tout en gardant sa propre position visible sur l'écran, il faut changer d'échelle, on gomme alors des informations, qui peuvent se révéler très importantes, voire vitales, pour une manœuvre ou la création d'un passage planning.

Maintenant deux difficultés rencontrées :

Le problème des cartes chinoises : les équipements portuaires et chenaux associés évoluent très vite dans ce pays et on se retrouve souvent en terrain complètement inconnu. Il m'est personnellement arrivé de naviguer, d'aller prendre un mouillage, puis le pilote et aller vers le quai dans le blanc de la carte, en dehors des cadres latitude et longitude. C'est assez stressant tout de même, de même que naviguer avec un tirant d'eau de 20 mètres là où la carte indique des fonds de 6 et 10 mètres, même en ayant eu l'assurance qu'un chenal existait, n'est pas ce que l'on fait de plus sûr. Et dans d'autres lieux, ce sont les mises à jour qui n'existent pas. Je dois, un jour, aller charger à Lavan Island en Iran ainsi qu'à Kharg. Je regarde les cartes pour préparer le passage planning, je trouve Lavan Island et un quai avec un tirant d'eau limité, donc j'en déduis que ce sera le premier port de chargement. Mais non. Je m'inquiète alors auprès de l'agent local qui me répond qu'il n'y a pas de problème, mon navire n'étant pas le premier à venir charger sur la SBM de Lavan. Surprise car sur la carte papier (British Admiralty) il n'y a pas de bouée à Lavan. Enfin je finis par savoir où est située cette bouée, et lors de l'escala je demande si elle est relativement neuve et pourquoi elle n'est pas encore sur les cartes anglaises. Réponse claire : on ne le dit pas aux Anglais car on ne les aime pas. Je prends un tas de renseignements et de photos sur la bouée, les conserve et les envoie par l'intermédiaire de mon manager à Admiralty. Alors autant à bord la carte papier est « corrigée », autant la nouvelle carte papier ne le sera peut-être pas. Mais quid de la carte électronique ? Cette correction que le navire connaît maintenant, comment la garder si la carte papier n'existe plus ?

Tous les navires devront être équipés très bientôt, et les officiers passerelle qui auront à s'en servir devront posséder deux certificats de formation : un général et un pour l'appareil en particulier.

Quant à la formation des utilisateurs, il ne faut pas se bercer de bonnes paroles. Les managers dans leur très grande majorité recrutent au moins cher possible, donc au moins formé, même si tous les certificats inimaginables sont toujours bien valides. Qui sera alors responsable de la formation finale, voire initiale, de ces utilisateurs ? Et qui sera déclaré responsable en cas d'accident découlant d'une mauvaise utilisation de l'ECDIS ?

II. AIS

L'AIS est en soi une belle invention. Tant qu'elle sert à informer les ports et les VTS de la position d'un navire. Et cela aurait dû limiter les demandes de renseignements de la part des VTS.

C'est aussi normalement le gage d'un meilleur suivi des navires dans les passages resserrés et dangereux comme les détroits.

Malheureusement l'AIS est aussi présenté comme un système anticollision.

Oui, malheureusement car l'AIS n'est pas un système anticollision.

L'AIS fonctionne en ondes VHF. Autant en VHF on sait qui on appelle, autant on ne sait pas qui vous répond. Cela permet des abordages assistés AIS. On croit que l'autre a compris qu'on a compris qu'il a répondu à ce qu'on a dit, et en fait c'est plus compliqué qu'avant.

Et il faut dire aussi que l'AIS a vite été assimilé par les officiers passerelle comme étant une facilité pour manœuvrer en dépit de Colreg et du bon sens.

Autre problème de l'AIS : il suffit d'avoir une installation réceptrice pour savoir où sont les navires, et principalement celui que l'on veut attaquer, pour piratage, brigandage ou terrorisme. En Océan Indien, il est devenu rare de croiser un gros navire AIS en fonctionnement.

Une bonne chose tout de même : en mer de Chine, tous les pêcheurs sont équipés AIS. Ce qui est pratique pour les navires de commerce croisant dans ces eaux.

Pourquoi pas ailleurs ?

Pourquoi pas en Manche ? En mer du Nord ? Et pas seulement les grosses unités de pêche ?

Pourquoi pas non plus les plaisanciers ?

III. Ballast Water Exchange :

L'échange d'eau de ballast avant d'arriver dans un port de chargement, même si les capitaines comprennent qu'il sert à quelque chose, pose néanmoins des problèmes d'organisation et de responsabilité.

L'échange d'eau de ballast à la mer dépend en premier lieu du navire sur lequel il doit être effectué. Cet échange est-il possible en mer en toutes circonstances ?

Sur certains navires, problèmes de stabilité obligent, cela est définitivement impossible.

Sur d'autres oui, mais là ce sont les conditions d'exploitation du navire qui font que cela, souvent, ne le devient plus.

D'abord les navires sur lesquels le changement de ballast est impossible à la mer. Un problème qui semble résolu par l'installation d'équipements qui vont « stériliser » l'eau pendant le ballastage.

Donc normalement un gain de temps et de soutes car il faut de toute façon ballaster.

Et cela supprime aussi une grosse partie des problèmes de stabilité, le navire étant au port, donc en eaux calmes.

Mais les navires sont construits pour une certaine cadence de chargement et déchargement. Alors certes on voit arriver sur le marché des installations capables de traiter l'eau de ballast à des cadences déjà assez élevées. Mais outre le problème de place à bord, car ces installations n'étaient pas prévues à la construction, les cadences sont encore trop faibles pour certains navires par rapport à leur cadence maximum de déchargement.

La question qui se pose alors est : qui est ou devient responsable du temps perdu lors d'une opération commerciale de déchargement si le navire ne peut pas assurer la cadence demandée par l'installation portuaire ?

Le changement de ballast à la mer c'est sous certaines conditions : ralentissement de la vitesse du navire et état de la mer. De plus l'eau utilisée lors de l'échange doit être océanique, c'est-à-dire prise à plus de 200 milles des côtes et lorsque la profondeur est supérieure à 200 mètres quand ce n'est pas 2000 mètres.

La plupart du temps, c'est possible, et il faut reconnaître qu'actuellement la vitesse n'est pas trop un problème, beaucoup de navires naviguant à vitesse réduite. Qu'en sera-t-il le jour où la crise cessera ?

Mais comment justifier un ralentissement dans les eaux adéquates pour changer de ballast ?

A noter d'ailleurs qu'après avoir ballasté dans des ports tels que Donges en France ou Ningbo en Chine, il sera de toute façon nécessaire de refaire un changement de ballast à la mer. La «qualité» de l'eau, ou plutôt de la boue, ballastée étant telle qu'il faut impérativement s'en séparer le plus vite possible après appareillage pour éviter un dépôt trop important dans les ballasts ce qui diminue la capacité de chargement. Sur un VLCC, 50cm de boue, valeur normale en sortant de ces ports équivalent 65 000 barils de cargaison.

Il y a aussi la traversée mer de Chine vers le golfe Arabo-Persique. Le segment «sortie Sumatra – sud Ceylan» n'est pas assez long même à vitesse réduite pour changer tout le ballast. Le reste se fait dans l'océan Indien. Le problème actuel, pas proche de sa fin, c'est la présence de pirates dans cette partie de l'océan Indien. Ce qui empêche, pour des raisons évidentes, un ralentissement du navire, et force aussi les capitaines à choisir une route plus proche des côtes indiennes, plus sûres et moins fréquentées par les pirates, mais moins de 200 milles des côtes et aussi moins de 200 mètres de profondeur, donc en dehors de la réglementation.

Autre problème : la Méditerranée. Il est préférable que l'échange se fasse avant d'entrer

en Méditerranée, donc en océan Atlantique, pour un navire venant par exemple des USA. Mais certains pays exigent que l'eau qui sera déballastée soit de l'eau méditerranéenne. Donc un deuxième changement de ballast, pour ne pas polluer la Méditerranée avec, par exemple, l'eau du Mississipi.

Et si le mauvais temps ou l'état de la mer empêche le changement de ballast d'être fait dans les règles de l'art, même simplement incomplet, qui est alors tenu pour responsable ?

A toutes ces questions, il serait bien que les capitaines ne pensent pas, malheureusement un peu par habitude, que la faute reposera nécessairement sur leurs épaules.

IV. Un dernier point

Qu'il me soit permis dans le cadre de l'innovation technologique en matière de sécurité de rappeler qu'il y a toujours autant d'accidents avec décès et blessés graves lors des exercices de mise à l'eau des embarcations de sauvetage. Ce n'est certes que la sécurité et la vie des équipages, ni l'environnement ni la cargaison, mais on ne voit toujours rien venir pour éliminer ce problème récurrent.

Cdt Hubert ARDILLON

NOUVELLES, LETTRES ET EXTRAITS - MAI 2010

Recueillies par le Cdt Ph. SUSSAC

09 avril 2011.

L'arrivée des PC 18000 préoccupent les assureurs et sauveteurs.

D'après plusieurs articles.

Les P&I clubs font remarquer que de graves accidents à bord de porte-conteneurs de 18000 evp, tels que ceux commandés par Maersk (10 unités plus 20 en option), seront beaucoup plus difficiles à traiter que sur des navires de la génération précédente. D'abord, sans parler de la somme à assurer pour un seul de ces navires, il y a des problèmes pratiques complètement nouveaux.

Les P&I ont continuellement attiré l'attention sur la difficulté de la lutte contre l'incendie sur ces navires avec des équipages de plus en plus réduits. Il semble que ces cas soient un peu mis "de côté" pour se focaliser sur les éventuels impacts sur l'environnement. On peut reparler du cas du Hyundai Fortune où un maigre équipage n'avait que des manches à eau pour lutter contre un "feu d'enfer" causé par des feux d'artifice défectueux. Un autre cas est celui, à la compagnie Maersk même, du Charlotte Maersk, détroit de Malacca, où le feu d'un conteneur a entraîné des avaries étendues et 11 jours de lutte, avec de l'aide extérieure, pour arriver à l'éteindre. A cela s'ajoute, en cas de sinistre, la difficulté de connaître exactement le contenu des boîtes, problème récurrent sur le trafic de conteneurs. On pense à une solution telle que la mousse dense, mais comment ?

La décision de Maersk, pour ces navires, d'avoir deux moteurs et même deux "talons" est certainement une sécurité. Cependant, la circulation de centaines de navires de plus de 10000 evp devient une préoccupation pour les sauveteurs. Au vu des difficultés et du temps nécessaires pour décharger le MSC Napoli qui n'était pas un très grand navire (et dans une zone où les moyens étaient disponibles), des spécialistes envisagent l'étude de la construction, sur le navire en avarie, d'un engin de levage (déplaçable) pour décharger un de ces grands navires échoué. Le travail avec une grue flottante se heurte à trop d'obstacles: un rythme maximum de 4 conteneurs à l'heure (seulement) est envisageable, ce qui nécessitera des mois et des mois de travail pendant lesquels il fera plus ou moins beau. De plus, à cause de la portée due à la largeur du navire, une énorme grue est nécessaire (pour un conteneur de 30 t d'une "row" éloignée, en hauteur, une grue flottante de 1500 t avec une flèche longue est requise). Malgré les difficultés, on pense que la solution d'un engin mis en place spécialement faciliterait aussi la prise par spreader, engin parfaitement immobile par rapport au navire, pour la pose sur une barge. Même problème dans les glissières de cale d'un navire à la gîte.

Par ailleurs, la somme à assurer amène des réflexions chez les assureurs, un seul de ces navires coûte 190 millions USD, plus la valeur cargaison de 18000 containers. L'arrivée de 10 navires et peut-être 20 autres (pour cette seule compagnie) dans les dix ans commencent à préoccuper les assureurs. Des simulations montrent que l'on approche du maximum absorbable par le marché de l'assurance. Le cauchemar étant un accident entre un de ces navires et un de ces nouveaux paquebots avec x milliers de passagers. Un incident sur ces navires amènera une révision importante des primes.

M. Herrebout (Mammoet Salvage) dit que tout le monde trouve que ces navires sont une bonne idée, mais au premier accroc on trouvera cela trop cher, et nous ne savons pas où un accident se produira, sur une île éloignée?.

Les armateurs ne seront pas prêts pour les échappements "sans soufre".

D'après un article de C. Eason.

Les armateurs Européens ne pourront pas être en conformité dans les temps, au sujet des émissions avec un taux de soufre limité, on ne pourra pas utiliser massivement une des trois solutions envisageables: fuel à bas taux de soufre, systèmes de traitement des gaz d'échappement, utilisation du gaz naturel. La limite est de 0,1 % de soufre en janvier 2015 dans les zones de contrôle des échappements (ECA) qui sont principalement la mer Baltique, la mer du Nord et la Manche, auxquelles s'ajouteront les côtes de l'Amérique du Nord. M. Guinier (association des armateurs de l'UE) indique que les trois solutions apparaissent comme très chères, pas vraiment opérationnelles et avec de nombreux problèmes techniques encore à résoudre. De plus, des lobbies demandent une limitation mondiale à 0,5 % cinq ans après cette date de 2015. Tout cela paraît impossible, des armateurs demandent à l'OMI de repousser ces dates, en y incluant l'acceptation des dérogations en cas de contrôle des PSC.

Des pétroliers simple-coque naviguent encore.

D'après un article de D. Osler et H. Brown.

D'après des renseignements du Lloyd's, des États (dont Bahamas, Libéria et Îles Marshall) autorisent la navigation de pétroliers simple-coque, donc au-delà de la limite générale de 2010 envisagée par l'OMI. Les restrictions ont été initiées après les accidents de l'Erika et du Prestige. Ces navires sont bannis des ports Européens depuis 2005 et, aux USA, ils peuvent faire escale au seul terminal de Louisiana Offshore Oil Port. L'autorisation d'escale pour d'autres États est éventuellement donnée à la demande. En fait les règles OMI autorisaient les États à accorder des dérogations jusqu'en 2015, pour les navires de moins de 25 ans et conformes lors d'un CAS (Condition Assessment Survey). L'argument est que aussi longtemps

que ces navires sont bien entretenus et classés normalement, il n'y a pas de raison d'arrêter. Les trafics incluent des allègements sur de plus petits pétroliers, par ex. en Indonésie, Arabie Saoudite, Inde, Taïwan et Ain Sukhna en Egypte. Début mars 2011, on pense qu'il existe encore en simple-coque, 14 VLCC, 10 suezmax, 33 aframax et 20 panamax, sans compter les pétroliers utilisés comme dépôt semi-permanent au large de Singapour ou Malaisie.

Usage du GNL comme combustible.

D'après plusieurs articles.

Il y a une mode pour pousser à l'utilisation de GNL comme combustible, particulièrement sur les navires à passagers. La date limite de 2015 s'approche et le GNL génère un échappement pratiquement exempt de SOx et moins de NOx ou de CO2 qu'avec des fuels. C'est une des solutions proposées pour éviter l'utilisation de fuels à bas taux de soufre ou le traitement des échappements, solutions onéreuses. Mais le problème doit être envisagé dans son ensemble. Il y a, par exemple, le problème d'approvisionnement et des procédures de sécurité induites, mais aussi la localisation des réservoirs ou des tuyaux d'alimentation à bord, ainsi que l'autorisation d'escale dans certains pays très stricts. Le GNL, comme cargaison, ne doit pas être stocké sous les aménagements et le tuyautage doit être à l'air libre au dessus du pont. C'est déjà une difficulté/contradiction. L'OMI prévoit un code (IGF code) en 2014, qui reprendrait toutes les conditions y compris celles de l'alimentation du moteur, de l'embarquement... Un ferry de Viking Lines doit avoir deux réservoirs sur le pont arrière, à l'air libre, et doit être classé par le Lloyd's Register. Des projets assez avancés, du DNV, proposent deux grands réservoirs verticaux sous (et contre) les aménagements d'un porte-conteneurs, réservoirs "indépendants" de la structure de la coque, et éloignés du bordé (1/5 de la largeur). DNV fait valoir qu'il n'y a aucun autre emplacement disponible sur un porte-conteneurs sauf à perdre un emplacement commercial important. S'il y a interdiction des réservoirs sous -ou au voisinage- des aménagements, ce sera la fin de tous ces projets.

Émission de CO2: OMI/U.E.

D'après un article de C. Eason.

A l'OMI, de longs travaux du groupe de travail sur les gaz à effet de serre n'ont pas abouti à une conclusion crédible sur les éventuelles pénalités ou impositions à appliquer au shipping dans le cadre de la politique globale de l'ONU en vue de lutter contre le changement climatique. L'application des pénalités se heurte toujours au même problème d'opposition entre les pays "développés" et les "émergents". De son côté, l'Union Européenne a indiqué clairement qu'elle recherchait des solutions, incluant le shipping, expliquant que, bien qu'un accord avec l'OMI soit préférable et toujours recherché, elle a commencé à travailler sérieusement sur le sujet. Une convention OMI prendrait un certain temps et aurait à être ratifiée dans les conditions habituelles.

Dispositifs d'évacuation.

D'après plusieurs articles.

Le Sous-comité "Design and Equipment" de l'OMI a proposé un amendement au code LSA (Life Saving Appliance) à propos des systèmes de largage en charge des canots. Les nouvelles propositions semblent être plus sûres. Si elles sont approuvées, il est prévu un contrôle de tous les navires d'ici juillet 2013, avec un programme de remplacement des systèmes "insuffisants" lors de passages en bassin d'ici juillet 2019. En dépit de ces nouvelles règles, des critiques font état d'une prise en compte insuffisante des vibrations.

Le même amendement inclut des mesures pour la navigation polaire et diverses règles pour les ballasts et traitement des eaux de cale.

Par ailleurs, des travaux ont lieu pour des systèmes alternatifs d'évacuation, sous l'impulsion de l'OMI (règle 138 du code LSA design and arrangement, maintenant en vigueur) "encourage the maritime industry to embrace innovation in the knowledge that the safety record of existing arrangements is not good". Les parties impliquées précisent que ces dispositifs devraient, pour un même niveau de sécurité, être moins coûteux, ou bien, être meilleurs pour le même prix.

Japon. Conséquences radiologiques.

Plusieurs pays ont indiqué qu'ils contrôleront sur le plan radioactif les navires en provenance du Japon, selon divers critères notamment de distance de navigation par rapport à la centrale nucléaire accidentée, ou bien de ports d'escale. En fait, le problème le plus important semble être celui des marchandises/conteneurs à embarquer restés plus ou moins longtemps à terre dans des lieux souvent inconnus. Le MOL Presence a été refoulé d'un port chinois pour des mesures montrant un niveau anormal de radiations (les aménagements ont été déclarés clairs). Début avril, Hapag-Lloyd et APL ont indiqué qu'ils contrôleront les conteneurs avant embarquement. APL indique que cela n'allongera pas la durée des escales, mais, dans un premier temps, indique ne pas pouvoir contrôler plus de 200 conteneurs par jour. Certains souhaitent des directives de l'OMI.

Dans un cadre général de contentieux prévisibles, les assureurs rappellent que le danger des radiations nucléaires est une clause générale d'exclusion des polices ordinaires.

Le "Siège" est parfois distrait.

Une plainte communiquée à un Club fait état d'une facture de 436000 USD pour trois mois, pour le service internet navire/terre d'une compagnie. Ni la compagnie, ni le nombre de navires ne sont indiqués. En fait, il s'est avéré que la Direction avait signé un contrat illimité pour les navires au lieu de celui prévu (3800 USD par mois).

30 avril 2011

Japon, mesures radiologiques.

Après l'accident de la centrale de Fukushima, on signale, le 11 avril, que le Japon va faire des mesures de contrôle radiologique sur les containers et marchandises (et navires) quittant le secteur de la baie de Tokyo pour l'étranger. Ceci afin de répondre à des inquiétudes diverses. Le ministère indique qu'un certificat de visite sera délivré. A la même date les ports du secteur étaient indiqués comme sûrs. Plusieurs ports ont commencé des contrôles correspondants (par ex : Rotterdam, Anvers, Californie, Allemagne... la Grande-Bretagne annonce des contrôles ciblés). Il y a d'autres exemples, telle l'Egypte, qui a totalement interdit l'importation de produits végétaux, déchets ou pièces de rechange auto d'occasion venant du Japon, tout en ne mettant aucune restriction au passage du canal de Suez et aux escales.

Des juristes (cabinet Ince et Co) appellent les affréteurs et armateurs à une rédaction soignée des chartes parties. Certains frets ont augmenté. Il est nécessaire de prévoir des ports de dégagement au cas où un port serait déclaré non-sûr. En cas de détection, postérieure, d'un niveau anormal de radiation et au cas où un nettoyage au détergent serait insuffisant, les conséquences pourraient être importantes.

Échappements "dé-soufrés".

A la suite de contrôles aux Pays-Bas, on signale une augmentation du nombre de navires en infraction, pour la limite de 1% de soufre en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2010 dans les zones désignées. Environ 46% des navires n'étaient pas conformes, le second semestre de 2010, à comparer avec la période précédente (1,5%) avec 7% d'infractions. Le prix des fuels dé-soufrés augmente rapidement (différentiel de 20 USD fin février passant à 84 USD début avril), augmentation due aux irrégularités des fournitures de la Lybie et à la demande importante du Japon après l'arrêt de la centrale de Fukushima.

En fait, il n'y a pas grand choix en dehors de la technique de "nettoyage" des échappements. Les armateurs sont confrontés au fait que les pétroliers n'ont pas l'intention d'investir de façon significative dans un traitement plus poussé des fuels, et ils doivent s'en accommoder. Les raffineurs ne seront pas prêts pour une fourniture suffisante pour le projet de 0,5%, envisagé en 2020, on en doute même pour 2025. A titre d'exemple, les compagnies AP Moller-Maersk, Wartsila, Alfa Laval et Hamworthy sont connues pour développer des techniques de "traitement" des échappements.

Fatigue, échouement du Shen Neng 1.

Selon un rapport du Australian Transport Safety Bureau, la fatigue excessive est la principale cause de l'accident (échouement du vraquier, 69110 tpl, sur la Grande Barrière le 3 avril 2010). Les avaries ont été des brèches dans la machine, six ballasts eau de mer ou combustible, avec une pollution relativement peu importante, des dommages au récif sur 3 kms.

Il a fallu 9 jours pour dégager le navire. Le ATSB souhaite relancer un débat international sur la fatigue, cause de nombreux accidents, et demande une application plus stricte des règles sur le repos, signalant que la séquence constatée des défaillances est souvent ce que l'on découvre dans les enquêtes. Le rapport indique que le Second-capitaine n'a pas changé de route lorsqu'il le fallait: "son contrôle de la position n'était pas correct et ses actions affectées par la fatigue". Le rapport souligne qu'il n'y avait pas de politique de gestion de repos pour le personnel devant assurer le quart, alors qu'il était chargé aussi du chargement; préparation insuffisante de la traversée, y compris les systèmes électroniques. De plus, au moment de l'accident, les protections prévues par un pilotage obligatoire et un contrôle actif des navires par un VTS local n'étaient pas disponibles. Le Capitaine et le Second (de quart) sont accusés de responsabilité dans des dommages à un parc marin protégé.

Un article plus détaillé indique que le Second avait dormi environ 2,5 heures au cours des dernières 38 heures. Il faisait son premier chargement sur ce navire et n'était pas habitué au déballage. Juste avant l'accostage, il avait passé un certain temps, après son quart au mouillage, à révérifier ses calculs, ayant aussi été réveillé pour le mouillage. Le chargement prévu à 6000 t/h a été irrégulier -moyenne finale de 3200 t/h-, entraînant des difficultés de déballage (problème bien connu des gens qui ont fait des vraquiers). Étant nouveau sur le navire il a préféré suivre presque en permanence les opérations. Il n'a pas pu dormir très longtemps après l'appareillage et dans cette situation, il a été laissé à la passerelle, sans aide ou remplacement, avec un marin. Par ailleurs, au sujet de l'augmentation constante des servitudes administratives, on signale un expert qui veut bien parier que le Capitaine a été dérangé par diverses visites, contrôles ou tâches administratives pendant l'escala, et en avait encore de nombreuses à effectuer au cours de la traversée, et ne pouvait raisonnablement pas apporter une grande aide au Second.

Déclarations des chargeurs de containers (encore et toujours !)

D'après plusieurs articles.

La presse a rapporté qu'un navire affrété CMA-CGM (Victoria, 1678 evp) avait été abordé, en haute mer, et détourné par des commandos israéliens vers Ashdod où il a été retenu plus d'un mois. Il y avait trois containers contenant des armes (dont des missiles Sol-air, fabrication iranienne, licence chinoise) à destination probable de Gaza. C'est la troisième découverte en moins d'un an que CMA-CGM transporte des armes non déclarées (juillet aux Émirats Arabes, octobre au Nigéria). Les trois fois, l'armateur/exploitant a déclaré avoir été victime de fausses déclarations. Le problème est récurrent, même si des compagnies déclarent prendre toutes les précautions possibles. Cependant, certains P&I mettent en garde les armateurs contre les inconvénients pouvant être très graves pour découverte de marchandises sous embargo. Ces Clubs citent en exemple les sanctions en cours contre l'Iran et les procédures correspondantes demandées comme une identification de tous les intervenants, même mineurs, y compris financiers ou assureurs, afin de s'assurer qu'ils ne sont pas dans les listes "noires". Un manque dans ces procédures peut faire l'objet de sanctions contre les participants. Les P&I ont introduit des clauses pour se protéger, pour exclure un membre au cas où "l'emploi d'un navire assuré expose l'association à un risque d'être, ou susceptible d'être l'objet de sanctions, exclusions...". La règle générale a changé de telle sorte que le Club "ne sera pas exposé à des sanctions, exclusions, ou risque induit, advenant pour la gestion ou le paiement d'un contentieux".

21 mai 2011

Des containers font "sonner" des détecteurs de radiations.

Le 3 mai, les nouveaux contrôles de radiation, à Zeebrugge, ont signalé "niveau très faible" pour un container débarqué d'un navire n'ayant pas fait escale au Japon. En fait un container, ayant quitté le Japon le 16 mars, transit en Malaisie, avait une mesure de 0,1 microsieverts/heure (niveau reçu lors d'un vol en haute altitude); après un contrôle plus strict deux autres containers du même connaissance avaient des niveaux de radiation inférieurs. Il s'agissait de poussière de césium 137 sur le toit et les cotés des containers. Les containers, ne présentant aucun danger, ont été cependant lavés pour éviter de nouvelles alarmes par la suite.

Un cas semblable a été signalé pour cinq containers à Rotterdam.

A Anvers, les contrôles ont détecté des containers avec des robinets venant de Chine à destination de la France (composition contenant des traces de cobalt 60). Bien que sans danger, il y a eu recherche sur les productions de même provenance.

Par ailleurs, la JSA (Japanese Ship Owners' Association) demande au gouvernement d'étendre à davantage de ports les contrôles des exportations; dans un premier temps, les contrôles étaient effectués à Tokyo et Yokohama.

USA, une nouvelle dénonciation est suivie d'un "plaidé coupable".

Un Chef mécanicien Grec, du Capitola (vraquier, opérateur Cardiff Marine, Groupe Economou), a plaidé coupable d'obstruction à enquête des USCG, falsification du cahier des hydrocarbures, et reconnu des décharges directes à la mer. L'enquête avait été déclenchée à la suite de dénonciation. La compagnie a été condamnée à une amende de 2,4 millions USD et trois ans de mise à l'épreuve.

Des chargeurs mécontents de l'exploitation à faible vitesse.

La diminution de la vitesse commerciale des porte-containers, consécutive aux augmentations des coûts de combustible, augmentant un voyage AR Europe Asie d'une à deux semaines, ne satisfait pas certains chargeurs. Des transitaires, comme Damco (groupe AP Moller-Maersk), ont déjà commencé des transits combinés mer-air, avec débarquement à Dubaï pour poursuivre par avion vers l'Europe, pour des marchandises urgentes et de forte valeur (Damco indique un tonnage de 20000 t en 2010). Il est aussi envisagé un transfert en Malaisie, ou bien en Corée du Sud (où il y a des disponibilités dans l'aérien). Cela concernerait des appareils électroniques, mais aussi des chaussures – soumises à une mode variant rapidement.

Par ailleurs, à cause du fret élevé de l'aérien, on signale que des conversations sont engagées pour un transport uniquement ferroviaire entre des villes chinoises éloignées de la mer et l'Europe. Anvers, des terminaux polonais ou russes et une ville comme Chongqing (qui prévoit une fabrication de 20 millions de "notebooks computers" cette année) sont en pourparlers. Des essais ont déjà été faits. La Belgique est en pointe dans les pourparlers sur les transits douaniers induits.

On appellera, sans doute, cela du flux "super tendu". ?

Une série de tests pour diminuer les formalités en transit Européen.

D'après un article de C. Eason.

L'EMSA signale que le programme "EU's Blue Belt" est destiné à établir un espace Européen sans barrières. Il est prévu une rationalisation des formalités douanières ou autres afin que les navires transitent entre les pays Européens aussi facilement que les camions. Il est prévu que 250 navires prendront part aux tests, jusqu'au début de l'année prochaine, moment où il sera fait une évaluation. Le système Safe Sea Net fournira les prévisions et tous renseignements pertinents.

USA, déjà des fraudes détectées pour la carte TWIC.

La carte TWIC, permettant un accès non accompagné aux zones portuaires, et d'une mise en place coûteuse, est déjà signalée comme insuffisamment sécurisée par des membres du Congrès. En ce qui concerne les marins, on rappelle que cette carte n'est donnée qu'exceptionnellement aux seuls capitaines.

Inspections surprises de la Commission Européenne.

Plusieurs compagnies ont été visitées (avec saisie de divers documents et supports) par des inspecteurs de la Commission, accompagnés d'inspecteurs nationaux de la concurrence. On sait que c'est le cas de AP Moller-Maersk, CMA CGM, Hamburg Sud et Neptune Orient Lines. La Commission n'indique pas si d'autres compagnies sont impliquées. Ces inspections ont été faites à la suite de soupçons d'infractions aux règles "antitrust", et d'abus de position dominante. La Commission indique qu'il n'y a pas de limite à des enquêtes sur des pratiques anti concurrentielles, et que leur durée dépend de la complexité du cas, du degré de coopération rencontré, et de l'exercice des droits de la défense. D'après des indications, la Commission a agi de sa propre initiative (sans qu'il y ait eu de plainte). D'après Reuters l'amende encourue peut aller jusqu'à 10% du chiffre d'affaire, en cas d'infraction caractérisée des règles de l'Union Européenne (les "conférences" avaient été interdites en octobre 2008 par l'UE).

Observations de la Commission Européenne sur les PSC.

La Commission a donné deux mois pour donner des assurances d'amélioration des visites PSC à la Belgique, Chypre, l'Estonie, la France, la Pologne, le Portugal et le Royaume-Uni. En particulier, Chypre, l'Estonie et le Portugal sont accusés de n'avoir donné aucune indication sur les mesures prises pour suivre les nouvelles directives sur les PSC; les autres pays ont des observations "partielles". La directive vise le taux de visiter 100% des navires, en escale en UE, avec une meilleure fréquence pour les navires "à risque", ainsi qu'un bannissement des navires "sous-standard". La Commission ajoute que l'objectif de 100% ne pourra être atteint sans des mesures appropriées, entraînant un risque pour l'environnement.

PIRATERIE

Extension de la zone "High risk".

Les discussions au cours de l'IBF (International Bargaining Forum) ont abouti à une nouvelle définition de la zone dangereuse dans l'océan Indien. Cette zone s'étend du détroit de Bab El Mandeb jusqu'au méridien 78 E entre les latitudes 26 N et 10 S. Dans cette zone, les navires doivent suivre les recommandations ("best management practices"), et les salaires et compensations en cas d'accident ou décès sont augmentés. Les conditions de débarquement éventuel restent, par contre, inchangées (ancien accord). Par ailleurs, l'IBF a mis l'accent sur les conséquences physiques et psychologiques du transit sur les marins, appelant les gouvernements à s'en préoccuper, ainsi que d'une meilleure lutte contre les pirates.

Polices d'assurance.

D'après un article de J. Guy.

Un colloque s'est tenu, en mars 2011, afin de clarifier les conditions d'assurance dans les circonstances nouvelles. Le changement majeur, par rapport à des polices anciennes, est le fait de la capture (avec éventuellement violences et contrainte - en augmentation) des équipages, au lieu de simple "prise" de la cargaison et/ou du navire. Il est demandé des rabais sur les primes des assurances K&R (Kidnap et Ransom) très élevées. A cela, s'ajoute le problème des navires capturés et utilisés comme bateaux-mère (portant de nombreux pirates).

Par ailleurs, des intervenants ont fait état du fait que bien des pirates partis en mer, à cours de combustible et/ou de vivres - même sur des bateaux-mère, se trouvent "obligés" de capturer un navire pour survivre; il a été cité le chiffre de 60% d'hommes partis et non revenus.

Ce dernier chiffre me semble élevé, les armées présentes n'ont pas signalé souvent des bateaux avec uniquement des cadavres à bord.

Utilisation de gardes armés.

D'après de nombreux articles.

Les controverses sur l'embarquement de gardes armés de compagnies privées sont permanentes. Les attaques de pirates sont maintenant faites avec beaucoup plus d'hommes (certaines avec une quarantaine de pirates). Les arguments sont constants: des attaques ont été stoppées par des tirs dissuasifs du bord, mais on craint une situation pire par escalade de la violence, ou des conséquences juridiques en cas de problème grave. La position officielle d'association d'armateurs (ICS) reste que c'est de la responsabilité de l'armateur/exploitant, avec évaluation des risques, et approbation de l'État du pavillon et des assureurs. Certains assureurs demeurent opposés, mais certains P&I évoluent et ont signalé avoir une position "neutre". Il semble que de plus en plus d'armateurs y soient favorables (et le font). Une intervention au cours d'un colloque, fin mars 2011, à Londres, y a été clairement favorable: "dans un monde idéal, nous n'en voudrions pas, mais il est temps pour le shipping de faire face aux réalités de la menace venant des pirates".

Par ailleurs, Les pavillons Bahamas et Îles Marshall demandent des procédures de "vetting" des compagnies privées de sécurité, indiquant ne pas avoir les moyens de conseiller les armateurs de leur pavillon, en demandant que la question soit abordée à l'OMI. Panama, Liberia et Singapour approuveraient cette demande.

Les Pays-Bas vont embarquer des militaires à bord de deux navires "sensibles".

D'après un article de M. W. Bockmann.

Pour la première fois, les Pays-Bas vont mettre des soldats à bord de deux navires pour un transit dans l'océan Indien (Le gouvernement évalue la dépense à 800000 Euros). Il y aura 20 soldats sur un navire heavy-lift transitant de Singapour à la mer du Nord, et 30 sur un autre navire du même type. L'association des armateurs néerlandais se félicite de cette décision, et presse le gouvernement d'accepter l'utilisation gardes armés de compagnies privées.

Bateaux-mère.

D'après plusieurs articles.

Plusieurs réunions ont eu lieu sur le sujet. Les bateaux capturés puis utilisés comme bateaux-mère avec, le plus souvent, de nombreux pirates à bord et un équipage (ou une partie) sous la menace permettent des attaques éloignées au large. Ces navires (une vingtaine actuellement) sont connus de la coalition et bien des armateurs se demandent pourquoi on ne parvient pas à les empêcher d'opérer, bien qu'il y ait eu des résultats. Plusieurs ont été repris ces dernières semaines sans blessures aux marins. Au cours d'une réunion aux USA, on a parlé de procédés d'immobilisation du navire, mais aucun n'est vraiment convaincant. Une solution pour éliminer ou empêcher ces navires d'opérer ramènerait la piraterie au plus près des côtes somaliennes, et la limiterait à des attaques à partir d'embarcations.

30 avril 2011

Divers commentaires.

Avec l'utilisation des navires capturés comme bateaux-mère, les attaques, loin des côtes somaliennes, sont plus fréquentes et menées par davantage de pirates (on a signalé une attaque de 25 pirates). Le Susan K (3642 tjb) a été capturé à 35 milles de la côte d'Oman par au moins dix pirates. On compte 144 attaques au cours du 1er trimestre 2011, 344 marins otages supplémentaires et 7 morts. Le nombre au 31 mars est de 596 marins et 28 navires. La rançon unitaire moyenne payée est maintenant de 5,4 millions USD (à comparer avec 150000 USD en 2005). Vu les sommes payées, certains (dont M. Aponte, MSC) craignent que l'achat et l'utilisation d'hélicoptères armés, par les pirates, ne soit qu'une question de temps, ce qui rendrait les navires encore plus vulnérables. Les rançons sont payées avec toujours la possibilité de poursuites par l'administration US pour paiement à une organisation liée au terrorisme.

Au sujet des actions de l'ONU contre la piraterie en Somalie, le budget initial prévu de 4,5 millions USD est pratiquement dépensé début avril. Malgré des suppléments divers promis lors d'une conférence à Dubai, l'ONU demande avec insistance une participation des professionnels et de l'industrie du shipping pour ses actions en vue de solutions en Somalie même. Il y a même un appel personnel de M. Ban Ki-Moon à la profession pour "provide support for judicial and detention projects" "in a form of a public-private partnership model" (!).

Si, il y a quelques années, les marins étaient traités "normalement" comme des otages (condition bien différente de celle de prisonnier), ce n'est plus le cas actuellement. On signale de nombreux cas de très mauvais traitements. Des hommes jetés par-dessus bord si les pirates sont mécontents des négociations, des hommes attachés dans des conditions douloureuses ou "inconfortables" pendant des périodes plus ou moins longues, enfermés dans le frigo pour les produits congelés, suspendus aux crocs à viande, suspendus dans diverses positions dans la mâture...etc... Le Capitaine d'un navire utilisé comme bateau-mère a été battu gravement avec des chaînes, pour "retards" dans ses ordres/indications. De plus, on signale des comportements "injustifiés" de certaines armées. Des marins se sont plaints d'avoir été mis au secret et interrogés durement, pendant assez longtemps, par des militaires ayant abordé leur navire juste libéré.

Pour la première fois, un navire libéré après rançon n'a pas été libéré avec tout l'équipage (encore restant). Huit Indiens du Asphalt Venture (pavillon indien) ont été retenus, dans le but d'obtenir la libération des pirates Somaliens détenus en Inde. Les marins otages (même libérés) sont généralement choqués. Une étude clinique (Center of Seafarers' rights) fait des recommandations aux armateurs pour les aider. Se tenir au courant de leur état médical; entraîner et former pour des comportements de base de survie ou suivant les actions des pirates. Avertir rapidement les familles et les contacter tous les jours même s'il n'y a pas d'évolution de la situation. Conseiller aux familles de ne pas parler aux médias et de conserver des informations confidentielles. Prévoir le personnel médical et les besoins des marins, lors de leur libération, pour leur santé physique et mentale. Prévoir, si la libération est imminente, une procédure de "debriefing" pour les interrogatoires de militaires ou de médecins. Assurer un suivi médical et psychologique avant un réembarquement.

Plusieurs interventions à l'ONU demandent une action plus résolue contre les pirates et des actions préventives sans attendre une attaque réelle. Les forces navales font valoir que des actions plus violentes ou systématiques contre un navire capturé mettent en danger la vie des otages (malgré qu'il y ait eu quelques opérations réussies) et que, pour le moment, ce n'est pas souhaitable. Certains font valoir que l'art 92 (Convention de Montego Bay) stipule qu'un navire en haute mer est soumis seulement à la loi de son pavillon, plusieurs articles permettent à des navires de guerre ou gouvernementaux de stopper ou saisir les navires raisonnablement suspectés de piraterie, mais une fois arrêtés selon la loi internationale, les poursuites doivent être faites selon une loi nationale, beaucoup de pays n'en ont pas contre la piraterie.

Exemples de procédures aux USA.

D'après des articles de R. Joshi.

Un Somalien a été le premier condamné aux USA pour une attaque d'un navire non pavillon US.: J. Ciidle (connu sous d'autres noms) a été condamné à 20 ans (capture du CEC Future pendant 71 jours) pour conspiration armée, plus 5 ans pour conspiration en vue de piraterie. Il avait déjà été condamné à 30 ans pour participation à l'attaque du Ashland (US Navy).

A. Muse a été condamné à 33 ans et 9 mois pour tentative de piraterie (attaque du Maersk Alabama). Cinq pirates ont été condamnés à perpétuité plus 80 ans (attaque du Nicholas, US Navy). (Si la piraterie est avérée, la peine de perpétuité est automatique).

Des forces US ont arrêté un négociateur Somalien (M. Shibin) lors d'une opération secrète à terre, en mars semble-t-il, et l'ont amené aux USA, pour l'accuser de piraterie; avec 14 autres Somaliens capturés, en rapport avec l'attaque du Quest (yacht US) en février. M. Shibin n'avait pas pris part à l'attaque, mais était chargé des négociations et du retour des otages à bord (il avait en particulier fait des recherches sur l'identité et les familles des otages afin de fixer une rançon). Les 4 otages ont malheureusement été tués lors des négociations. Les inculpations de conspiration pour enlèvement et usage d'armes de destruction au cours de crime, s'ajoutent à celle de piraterie.

Un autre négociateur Somalien (A. M. Ali) a été arrêté le 20 Avril à Washington (le communiqué du ministère n'indique pas comment il était arrivé là), en rapport avec le cas du CEC Future, et inculpé de conspiration en vue de piraterie, attaque en vue de pillage d'un navire et aide et encouragement à un crime.

Aux USA, en matière criminelle, la doctrine légale est que la façon dont le suspect a été amené devant la justice n'entre pas en ligne de compte.

La Navfor UE demande des garanties à Singapour sur le sort de pirates.

D'après un article de D. Osler.

La Navfor a confirmé avoir demandé à Singapour, avant de remettre des suspects de piraterie, qu'ils ne seront pas susceptibles de peine de mort en cas de procès; et a confirmé leur libération éventuelle en cas de refus. Il s'agit de 18 Somaliens capturés par un navire finlandais, deux jours après une attaque du Pacific Opal (pétrolier, 44999 tpl, pavillon Singapour), repoussée (et filmée) par des gardes de PVI (Protection Vessels International), la vidéo est sans ambiguïté. La Finlande n'engage pas de procédure parce qu'il n'y a pas de Finlandais impliqués.

Contrats importants pour des actions en Somalie.

D'après un article de R. Meade.

Des compagnies privées de sécurité sont en concurrence pour des contrats avec les États Arabes en vue d'établir et entraîner des forces armées en Somalie contre les pirates. Cela malgré un manque de disposition légale et une contradiction possible avec l'embargo de l'ONU sur les armes en Somalie. Le gouvernement de transition et les autorités du Puntland ont déjà des accords avec ces compagnies. On indique un contrat de 52 millions USD, financé par le Koweït, au nom du gouvernement de Mogadiscio. Une négociation est bien avancée avec Saracen International –liée à Xe Services, anciennement Blackwater- pour l'entraînement de forces au Puntland.

Par ailleurs, La presse de Djakarta fait état d'élaboration de projets d'intervention de l'armée Indonésienne en Somalie où environ 20 Indonésiens sont détenus.

Escortes privées armées.

Vu le nombre de compagnies "clientes" à fin avril 2011, une troisième compagnie (Schütz and Swart, néerlandaise) arme un ancien bateau de la marine suédoise, pour escorte armée contre les pirates. Le bateau de 21,4 m, armé avec des Nord-Européens, portera le pavillon britannique, tout comme les trois bateaux de Naval Guards (britannique – anciennement Sea Marshalls) déjà en opération avec d'anciens militaires Ukrainiens. PVI (Protection Vessels International) a également trois navires armés par d'anciens Royal Marines. La Navfor émet quelques réserves craignant que ces petits navires puissent être confondus avec des pirates. Un juriste (cabinet S. Harwood, Londres) met en garde contre des contrats trop vagues et pouvant engager la responsabilité du navire escorté, non armé lui-même.

Extraits d'une lettre à Lloyd's List.

Lettre de Lee Adamson, Public Information Services International Maritime Organisation.

"...J'ai lu avec intérêt un article... rapportant le nombre d'attaques au cours du premier trimestre 2011. Bien que ce chiffre soit assez troublant, l'article ne mentionne pas une statistique importante qui montre l'effet positif et la valeur de la collaboration entre ceux qui combattent cette activité criminelle à la mer. .. En considérant le nombre d'attaques "réussies" par rapport au nombre total d'attaques, il n'est plus que 13 à 15% au premier trimestre 2011. Amélioration significative par rapport à la situation, il y a quelques années, où le taux de "succès" était de 45%. Cette statistique encourageante doit être largement attribuée à l'efficacité de la Force Navale présente, qui doit être complimentée, ainsi que la conformité de la profession... aux recommandations des Best Management Practices.

Le succès des forces navales est constamment en opposition avec les tactiques évolutives des pirates....Les forces navales sont insuffisantes... les gouvernements doivent être encouragés à augmenter leurs efforts... ainsi que la profession pour une conformité à 100% avec les Best Management Practices."

Enquêtes sur les pratiques de piraterie.

Si, il y a quelques années, la piraterie somalienne semblait assez "artisanale", ce n'est plus le cas actuellement. D'après certaines études, il y aurait 14 principaux "investisseurs", en grande partie hors Somalie, environ une cinquantaine de "chefs" pirates, 300 "chefs d'équipe" pour 2 à 3000 pirates. L'utilisation de bateaux-mères leur a permis de s'affranchir de l'inconvénient de la mauvaise saison. Un exemple, cas du Samho Dream, a montré qu'il y avait sept "investisseurs" pour environ 7000 USD chacun, avec une "recette" d'environ 12 millions USD. Il semble que, le plus souvent, la répartition des gains soit de la moitié pour les investisseurs, 30% pour les pirates (équipage éventuel et équipe d'attaque), 10% pour des "anciens", et 10% pour des gardes une fois le navire en "sûreté". La part de 30% pour les "opérationnels" augmentera sans doute.

10 février

Divers projets législatifs sur les gardes privés armés.

On signale que plusieurs gouvernements étudient un cadre légal pour l'emploi de gardes armés à bord des navires: Italie, Royaume-Uni, Danemark. L'Italie fait valoir que le problème a changé et ne peut plus être traité par le système des convois. Le Royaume-Uni, bien que réticent, admet qu'un cadre légal est maintenant nécessaire, mais risque d'ouvrir une "boîte de Pandore". La Thaïlande va embarquer des gardes militaires sur les navires de son pavillon.

Par ailleurs l'OMI propose quelques règles: que les compagnies soient "certifiées" dans leur pays, que des enquêtes soient faites sur le passé et la formation des personnels (sans passé disciplinaire ou médicalement grave), que l'on puisse évaluer les compagnies, que les contrats prévoient la légalité de la gestion et du transport des armes vis-à-vis de l'État du pavillon et des escales, que les capitaines – ultimes responsables – soient pleinement informés et acceptent les conditions du rôle et des règles d'engagement des gardes.

En passant par la Cambuse

La Maôcho

Allons dans cette contée inconnue de notre Service Hydrographique, où l'hiver souffle la *burle*, ce vent froid du nord chargé de neige et de cristaux de glace et qui balaie les plateaux du Vivarais, vous avez deviné nous sommes en Ardèche, entre ces deux grands fleuves que sont la Loire et le Rhône.

Pourquoi ce titre la *maôcho*, c'est tout simplement le nom en occitan d'un plat typique de l'Ardèche : la *maouche*.

C'est si l'on veut, un *haggis ardèchois*, le *haggis* est un estomac de mouton farci d'abats de mouton, la *maouche* est un estomac de porc farci

de chair à saucisse, lard et pruneaux, mélangés à un hachis de chou frisé, oignon et ail, plat traditionnel du dimanche qui suit la tuade du cochon.

Si vous remplacez le chou par des blettes ou d'épinards, vous avez la *pouytrolle*.

L'Ardèche c'est aussi le pays des châtaignes, défendues par la « Confrérie de la Châtaigne d'Ardèche » et PRIVAS est la capitale du marron glacé, dont la fabrication est un long travail de cuissons avec des sirops de sucre et séchages. (vous noterez que la châtaigne confite est devenue marron, c'est comme le merlu mis en conserve qui devient colin, ou le cabillaud salé qui devient morue, on retrouve ce phénomène en Espagne où le pêcheur va prendre un pez pour livrer un pescado).

Il y a bien sûr la crème de marron, qui est de la châtaigne cuite parfaitement écrasée et recuite avec de l'eau et du sucre, la châtaigne réduite en poudre étant le travail le plus difficile, prendre la purée de châtaigne en boîte, et par ajout de

crème fraîche, de beurre mou et d'un peu de rhum vous l'utilisez en place de la crème au beurre pour confectionner une bûche de Noël.

C'est aussi le pays de la *crique* : pommes de terre râpées pour avoir une sorte de purée crue, ajouter sel, poivre, persil et lier le tout avec un ou plusieurs œufs, étaler sur 1 ou 2 cm dans une poêle et frire, manger avec une salade ou comme accompagnement d'une viande.

Il serait impardonnable ici de ne point parler d'Olivier de Serres, né à Villeneuve-de-Berg, non pas qu'il fût gastronome ou cuisinier, mais botaniste éclairé, avec l'appui de Sully et d'Henri IV, il introduisit en France des produits comme le maïs, la betterave, le houblon, le riz...il travailla beaucoup sur les cépages et les terroirs pour nos vins, sur le jus sucré de la betterave, les confitures, la farine de froment, bref, sur les bases de notre cuisine, ainsi écrivait-il :

« Provision faite en saison

Et gouvernée par la raison

Fait devenir bonne la maison »

Dans les milieux bien informés, il se dit que c'est lui qui souffla à Henri IV sa fameuse « poule au pot ». L'Ardèche a bien sûr tous ces vins du Rhône et du Vivarais avec leurs AOC, mais il est une boisson traditionnelle : la *marquise* : sucre, vin blanc, eau gazeuse et citron à mettre quelques heures au réfrigérateur, qui est devenue la « *marquisette* » avec l'ajout de rhum blanc. Aucun membre de notre Association ne serait responsable de cet apport d'exotisme en Ardèche.

Et puisque nous sommes au pays des châtaignes, à l'apéritif prenons, avec modération, un *castagnou* : 1/3 de liqueur de châtaigne et 2/3 de vin blanc.

Cdt Yves CHARLOT