

AFCAN

Informations



Photo Cdt Ardillon

N° 91

Septembre 2011



Sommaire

Editorial	P.3
Contrôle des moyens de sauvetage	P.4
Agents de sûreté civils armés à bord	P.5
Réforme filière A enseignement maritime	P.6
89 ^{ème} session du MSC	P.7
Nouvelles sur la piraterie - été 2011	P.10
Temps de travail du capitaine	P.13
57 ^{ème} session Sous-comité NAV	P.18
Les cartographes et le nouveau monde	P.25
Bateaux d'estuaire et bottes secrètes	P.26
Chavirement de minéraliers de saprolite	P.26
Rupture du garant d'aménagement de la coupée	P.28
Conférence IMTM 2011	P.29
Risques assumés sans reconnaissance	P.30
In memoriam	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. 0298 463 760.

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.P. COTE	H. ARDILLON	B. APPERRY
B. DERENNES	L. BARBANCON	F. CAPOULADE
A. JEGU	M. BOUGEARD	Th. CAUDAL
J. PORTAIL	Ph. GRALL	G. GUILLEVIC
M. PREBOT	J.F. LE GALL	R. LE DOARE
J. RUZ	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

Ille-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
tél. : 0491 374 643

NANTES : tél. : 0240 249 948

Coordonnées

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

Tél.0298 463 760 (renvoi d'appel)

Courriel : courrier@afcan.org

Permanences au Siège :

Lundi & Jeudi 14h-18h

E ditorial

*N*otre métier et notre fonction de Capitaine sont à l'heure actuelle, et de plus en plus, très surveillés, contrôlés, voire guidés par de nombreuses circulaires et parutions diverses. Il existe cependant un domaine où rien n'est vraiment fait pour aider le Capitaine de navire : la corruption.

Après avoir souvent vérifié par lui-même les données à déclarer concernant l'équipage et le navire, le Capitaine voit venir vers lui dès sa mise à quai une plus ou moins grosse armée de fonctionnaires qui vont lui demander de plus en plus de renseignements et de papiers divers dont on peut se demander s'ils sont jamais lus pour autre chose que pour rechercher les erreurs éventuelles qu'ils peuvent contenir.

Ensuite ce sera une visite de ces lieux stratégiques du navire que sont le magasin sous douane, la cambuse et les chambres froides, voire le magasin à combinaisons de travail et chaussures de sécurité, avec à la clé une discussion, ou plutôt un marchandage, sur ce qui sera « offert » à ces visiteurs indésirables.

Il s'agit à l'évidence d'un stress supplémentaire pour le Capitaine à l'approche du port. Toutes les déclarations sont-elles bien remplies, vérifiées, double check comme disent les Anglo-Saxons ? Tout en sachant que cela ne suffira probablement pas. Lorsqu'un passeport est écrit à la main, les lettres, les signes seront-ils lus de la même façon par différentes personnes de nationalité, culture, langue et écriture différentes ? Souvent un simple point oublié par mégarde ou parce que pas très visible sur le document officiel suffira à augmenter ce qu'il faut bien appeler une taxe portuaire (même si elle ne transparait pas dans les comptes d'escales). Souvent cela se règle encore en cartouches de cigarettes, mais pas toujours, et il est de plus en plus fréquent de se voir demander de bons vieux billets verts.

Et tout cela sous le regard bienveillant de l'agent maritime, qui est normalement à bord aussi pour assister le Capitaine dans les formalités administratives. Agent qui reçoit d'ailleurs très souvent les papiers de déclaration à l'avance par e-mail. Avant de recevoir aussi sa « part du gâteau ».

Et il est compréhensible qu'un affréteur, vu le taux de fret du navire, ne comprenne pas qu'on puisse avoir perdu du temps sur un début de chargement ou déchargement pour une histoire qui peut se régler en donnant quelques cartouches supplémentaires. On considère donc que mettre le Capitaine face à la corruption, quel que soit le port ou le pays, fait partie de ses devoirs de Capitaine.

Et pourtant il existe une « Convention des Nations Unies contre la corruption ». Corruption qui, à y regarder de près, car elle est souvent « insistante », pourrait s'apparenter à un acte de piraterie. A propos de piraterie, il vient de paraître une nouvelle version des fameux « Best Management Practices ». La version 4. La version 3 aura tenu un an. Est-ce là l'unique réponse apportée par la profession dans la désorganisation de la lutte anti-pirate ?

A l'inverse, les pirates, eux, sont de mieux en mieux organisés. On peut maintenant assister à des attaques menées conjointement par plusieurs skiffs. Si la seule réponse du navire est d'appliquer les « Best Practices », et il est préférable de le faire, cela ne suffit pas toujours.

On peut afficher un grand panneau à l'arrière du navire indiquant qu'on applique les recommandations. Pas sûr que les pirates respectent aussi cette règle. Quand on en sera aux BMP version 18 ou 134, c'est que la piraterie sera toujours d'actualité. Mais aussi que rien de vraiment efficace dans la lutte n'aura été décrété et appliqué.

Bon vent, belle mer.

Cdt Hubert ARDILLON,
Président

CONTRÔLE DES MOYENS DE SAUVETAGE

Association Française des Capitaines de Navires

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

Brest, le 18 juin 2011



Monsieur le Directeur des Affaires Maritimes,
Grande Arche, Paroi Sud
92055 Paris La Défense Cedex

Monsieur le Directeur,

Des événements récents, relatifs aux moyens de sauvetage, sont au centre des réflexions de l'AFCAN, et amènent l'Association à intervenir en direction de l'OMI.

Il est étonnant de constater que des moyens dédiés à la sauvegarde de la vie humaine soient autant à l'origine de décès accidentels et de blessures graves lors des essais réglementaires. Pour l'Association, la sécurité des moyens de sauvetage doit être holistique, alors que le MSC n'intervient actuellement que sur les crocs. De plus, une partie des inspections sont effectuées par le constructeur, ou par un sous-traitant, qui sont donc juge et partie. Elles devraient, sous contrôle de l'Etat du pavillon, être prises en charge par la société de classification, et les bossoirs pourraient, dans ce but, être inscrits sur le registre des appareils de levage.

D'autre part, l'Association souhaite une intervention à l'OMI pour obtenir une révision de la règle III/9 de la Convention SOLAS. Les précisions apportées par la circulaire MSC.1/Circ1326 ne présentent pas de caractère obligatoire, et ne suppriment pas le risque de conflit grave entre l'administration de l'Etat du port et le capitaine qui décide, pour raison de sécurité, de ne pas mettre du personnel à bord lors des essais des embarcations de sauvetage.

Enfin, relevant que, de plus en plus souvent, l'administration portuaire interdit le débordement et la mise à l'eau des embarcations, mais que l'Etat du même port vérifie que ces essais réglementaires sont bien effectués, l'Association souhaite que le Comité FAL soit saisi du problème, et qu'il lui soit demandé d'émettre une recommandation pour les Etats du port, afin que ces essais puissent être effectués sur le plan d'eau portuaire, avec éventuellement des instructions particulières pour tenir compte des impératifs de sûreté.

L'Association, qui sollicite votre intervention sur tous ces éléments, est à votre disposition pour participer aux travaux nécessaires, et vous demande de bien vouloir soutenir son point de vue auprès des différentes administrations françaises concernées.

En vous remerciant de votre attention, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma haute considération.

Pour le Commandant Hubert Ardillon, Président, en mer,
Le Commandant François-Xavier Pizon, Vice-président

AGENTS DE SÛRETÉ CIVILS ARMÉS À BORD

Association Française des Capitaines de Navires

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

Brest, le 18 juin 2011



Monsieur le Secrétaire général de la mer
16 boulevard Raspail
75007 Paris

Monsieur le Secrétaire général,

Les événements récents, relatifs à la piraterie sont au centre des réflexions de l'AFCAN, et amènent l'Association à intervenir en direction de l'OMI.

Lors de sa quatre-vingt dixième session, le MSC a profondément changé sa position sur l'embarquement d'agents de sûreté civils armés, qu'elle déconseillait formellement jusqu'à présent. Ayant constaté qu'au moins 10% des navires transitant dans l'océan Indien avaient recours à ce mode de protection, et ayant été informé d'anomalies inquiétantes en particulier dans le mode de recrutement des agents de sûreté, le MSC a mis en place un groupe de travail sur la piraterie, dont les instructions prévoyaient notamment le développement de directives pour les Compagnies et les Etats du pavillon, afin de définir des règles de bonne pratique pour l'homologation des sociétés privées de sûreté. Dans ces directives, l'autorité supérieure du capitaine dans tous les domaines de la mise en œuvre du navire est systématiquement rappelée et soulignée.

Lors des travaux du groupe, le délégué des Îles Cook a proposé une exemption de responsabilité du capitaine, en cas de dégâts collatéraux consécutifs à l'ouverture du feu par le chef des agents de sûreté embarqués. L'application d'une telle mesure, qui satisferait l'Association, risque d'être très difficile devant nombre de tribunaux, parce que le capitaine est le responsable désigné pour tout ce qui survient à bord. Pour l'Association, cela montre la nécessité de règles très strictes pour l'homologation des sociétés privées de sûreté, en particulier pour le recrutement et la qualification des agents de sûreté, ainsi que pour les règles d'ouverture du feu. Ceci, afin de permettre au capitaine le plein exercice de son autorité sans qu'il soit nécessaire de compter sur des exceptions dont la valeur pourrait facilement être contestée. Il est évident que les équipes de protection embarquées militaires minimisent les risques, notamment dans l'application des règles de la légitime défense.

L'Association sollicite votre intervention sur tous ces éléments, est à votre disposition pour participer aux travaux nécessaires, et vous demande de bien vouloir soutenir son point de vue auprès des différentes administrations françaises concernées.

En vous remerciant de votre attention, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma haute considération.

Pour le Commandant Hubert Ardillon, Président, en mer,
Le Commandant François-Xavier Pizon, Vice-président

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'Hubert Ardillon', is written over a horizontal line.

RÉFORME filiÈRE A ENSEIGNEMENT MARITIME

Association Française des Capitaines de Navires

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

Brest, le 27 juin 2011



à Monsieur le Directeur,
Direction des Affaires Maritimes
Grande Arche, Paroi Sud
92055 PARIS La Défense Cedex

Objet : Réforme filière A

Monsieur le Directeur

La précipitation avec laquelle s'effectue la réforme de la filière A, sans réelle concertation avec la plupart des acteurs du monde maritime, en particulier avec les enseignants et les élèves eux mêmes, continue de produire ses effets, en dépit des déclarations lénifiantes que l'on peut lire ici ou là de la part de personnalités qui visiblement ne sont pas touchées directement. Nous vous rappelons que nous avons pour notre part réclamé l'année dernière le report de cette réforme pour qu'elle soit mieux préparée.

Nous apprenons aujourd'hui qu'un certain nombre d'élèves se voient refuser le redoublement cette année. Les conséquences de cette mesure vont être dramatiques pour eux, puisqu'on leur refuserait même l'accès à la filière B.

Tous les redoublants ne sont pas obligatoirement des cancrès, et l'enseignement maritime pourrait mettre en œuvre des filières de rattrapage, à l'instar de ce qui commence à exister dans l'Education Nationale. Faut-il en déduire que l'exclusion de ces élèves, qui ont réussi le concours d'entrée, signifie qu'ils n'auraient jamais dû être admis? C'est un peu tard, et pourrait passer pour de la désinvolture.

C'est pourquoi nous vous demandons l'annulation de cette mesure discriminatoire, ou à défaut, de nous informer sur les solutions que vous préconisez pour ces élèves.

Nous sommes également alertés par des lieutenants et des élèves qui rencontrent de grandes difficultés pour trouver un embarquement. Nous vous rappelons que la réforme va entraîner un accroissement du nombre d'élèves devant embarquer, avec plusieurs promotions sur une même période. Devant les interrogations à ce sujet, l'administration nous avait fait part de la garantie donnée par les armateurs. Qu'en reste-t-il aujourd'hui ?

Enfin, il apparaît un flou sur la nature même de l'ENSM, après le récent arrêté du Conseil d'Etat. Nous aimerions savoir quel est précisément son statut, Grand Etablissement Public, ou autre ? Pour cette raison notamment, nous adressons le même courrier à Madame le Ministre des Transports.

Dans l'attente, veuillez recevoir, Monsieur le Directeur, nos respectueuses salutations.

Pour le Commandant Hubert Ardillon, Président, en mer,
Le Commandant François-Xavier Pizon, Vice-président,

Copie : M. le Président du CA de l'ENSM
Mrs les Enseignants et Elèves
Association Hydro-Sup Marine en tant que membre du CA de l'ENSM
Journaux "Le Marin" et "Journal de la Marine Marchande"

O.M.I. :

89^{ÈME} SESSION DU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ (M.S.C.)

La 89^{ème} session du Comité de la sécurité maritime s'est tenue à Londres du 11 au 20 mai 2011, sous la présidence de M. Neil Ferrer (Philippines).

TRAVAUX DU MSC 89

Les points de l'ordre du jour qui retiennent l'attention de l'AFCAN seront développés, notamment les LRIT (Long Range Identification Tracking), la sûreté et la piraterie.

I. INTRODUCTION - ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

110 États Membres, 2 Membres associés et 48 représentants et observateurs d'institutions spécialisées des Nations Unies, d'observateurs d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales, ont participé à cette 89^{ème} session du Comité de la sécurité maritime.

II. DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI

III. EXAMEN ET ADOPTION D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

Le Comité a examiné et adopté :

1. des amendements au chapitre III de la Convention SOLAS de 1974 par la résolution MSC.317(89).
2. des amendements au Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC) par la résolution MSC.318(8).
3. des amendements au Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (Recueil LSA) par la résolution MSC.320(89).
4. des amendements à la partie B (Recommandations) du Recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008 (Recueil IS de 2008) par la résolution MSC.319(89).

Le Comité a décidé :

- que les amendements à la Convention SOLAS de 1974, au Code IMSBC et au Recueil LSA entreraient en vigueur le 1^{er} janvier 2013, sous réserve d'avoir été acceptés le 1^{er} juillet 2012.
- que les Gouvernements contractants pourraient appliquer, à titre facultatif, l'ensemble ou une partie des amendements au Code IMSBC à compter du 1^{er} janvier 2012.

Évaluation et remplacement des dispositifs de largage et de récupération des embarcations de sauvetage

Le Comité a adopté, par la résolution MSC.321(89), des amendements à la Recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage (résolution MSC.81(70)) et a approuvé les Directives pour l'évaluation et le remplacement des dispositifs de largage et de récupération des embarcations de sauvetage. Compte tenu du fait que la nouvelle règle III/1.5 de la Convention SOLAS s'appliquera à tous les navires après le 1^{er} juillet 2014, les navires construits avant cette date sont incités à prendre les mesures nécessaires pour que les systèmes existants de largage et de récupération des embarcations de sauvetage soient évalués sans attendre l'entrée



en vigueur de la nouvelle règle III/1.5 de la Convention SOLAS. En conséquence, le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1393 sur l'application anticipée de la nouvelle règle III/1.5 de la Convention SOLAS.

IV. MESURES POUR RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME

Le Comité a approuvé le Guide de l'utilisateur du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, destiné à aider les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS à mettre en oeuvre et à faire appliquer les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, et pour constituer une source unique d'aide et de référence pour le renforcement des capacités dans le domaine de la sûreté maritime.

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

Le Comité a approuvé les Directives générales pour l'élaboration de normes en fonction d'objectifs et a décidé d'y intégrer l'aspect relatif à la sûreté et la protection du milieu marin.

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

Le système LRIT a un coût qu'acceptent difficilement certains États-membres, qui n'ont pas de préoccupations essentielles sur la surveillance de leurs eaux territoriales ou économiques. Cela atteint directement la compétitivité de leur immatriculation, ce qui est insupportable, et ils cherchent à obtenir un tarif réduit. En plus, les armateurs n'ont pas besoin des LRIT, contrairement à ce qui avait été espéré lors de la création du système. Bref, les carences du système commencent à apparaître. La question de la viabilité financière à long terme est donc bien posée, d'autant plus que l'interrogation future des balises AIS par satellite, même considérée comme complémentaire, remet en cause l'existence du système LRIT.

Viabilité opérationnelle et financière à long terme du système LRIT

Suite aux préoccupations exprimées par certains Gouvernements contractants à la Convention SOLAS sur les coûts liés à la mise en place, à la mise à l'essai, à l'intégration, à l'entretien, à l'exploitation et à l'audit des centres de données LRIT, ainsi qu'aux questions relatives à la conclusion d'accords financiers pour la fourniture de renseignements LRIT, le Comité

- a rappelé qu'il souscrivait à l'application du modèle tarifaire "US\$0,25 1:2:6".
- a décidé que le fichier de calcul des coûts figurant dans le Central international de données LRIT (IDE) devrait être supprimé.
- a chargé le Groupe ad hoc sur le LRIT d'examiner la question de la réduction de la charge financière que représentaient pour les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS l'entretien, l'exploitation et l'audit des centres de données et de recommander la ligne de conduite à suivre.

Transfert des opérations de l'IDE

Le Comité a approuvé la résolution MSC.322(89) sur l'exploitation du Central international de données LRIT. L'IDE et le site de reprise sur sinistre pour l'IDE seront entretenus et exploités par l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM) et les États-Unis, respectivement, jusqu'au 31 décembre 2013.

Mécanisme de diffusion des renseignements (IDF)

Le Comité a décidé d'ajouter des fonctionnalités d'invitation à émettre dans l'IDF, mis en place par le Secrétariat, afin que des renseignements LRIT de l'État du pavillon soient fournis aux forces de sécurité opérant dans les eaux du golfe d'Aden et de l'océan Indien occidental.

Travaux à venir

Le Comité a décidé de confier les travaux à venir sur les questions relatives au LRIT au Sous-comité COMSAR, qui commencera ses travaux à ce sujet à sa prochaine session (COMSAR 16).

Examen et audit de la performance des centres de données et de l'IDE

Le Comité a examiné les synthèses de rapports d'audit de 15 centres de données et de l'IDE qui avaient été soumis par l'IMSO et il a chargé le Groupe ad hoc sur le LRIT d'examiner les aspects techniques en suspens et de présenter un rapport au COMSAR 16.

VII. MARCHANDISES DANGEREUSES, CARGAISONS SOLIDES ET CONTENEURS

(rapport sur les travaux du Sous-comité DSC à sa 15^{ème} session)

Recueil de règles pratiques pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée

Le Comité a approuvé le projet de résolution de l'Assemblée portant adoption du Recueil de règles pratiques pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée, 2011 (Recueil TDC de 2011). Toutefois, plusieurs questions techniques n'ayant pas été résolues, le Comité a chargé le DSC 16 de poursuivre l'examen de cette question pour élaborer des propositions d'amendements et de les transmettre directement à la 27^{ème} session de l'Assemblée.

Directives OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport

Le Comité a approuvé le projet d'amendements aux Directives OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des conteneurs et demandé au Secrétariat de le transmettre à l'OIT et à la CEE-ONU pour approbation. Dans ce cadre, le Comité a suivi une proposition du BIT visant à élever le statut des Directives OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport au rang de code de bonne pratique non obligatoire.

VIII. CONCEPTION ET ÉQUIPEMENT DU NAVIRE

(rapport du Sous-comité DE sur les travaux de sa 54^{ème} session et questions urgentes découlant de sa 55^{ème} session)

Le Comité a approuvé

- le projet d'amendements à la règle III/20.11.2 de la Convention SOLAS la mise à l'essai des dispositifs de largage des embarcations de sauvetage à mise à l'eau en chute libre, pour examen et adoption par le MSC 90.
- le projet de résolution de l'Assemblée portant adoption du Recueil international de règles relatives au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vauquiers et des pétroliers, 2011 (Recueil ESP de 2011), pour adoption par l'Assemblée à sa 27^{ème} session.
- le projet d'amendements à la règle XI-1/2 de la Convention SOLAS visant à rendre obligatoires les dispositions du Recueil ESP de 2011, pour examen et adoption par le MSC 90.

IX. STABILITÉ ET LIGNES DE CHARGE ET SÉCURITÉ DES NAVIRES DE PÊCHE

(rapport sur les travaux du Sous-comité SLF à sa 53^{ème} session)

Sécurité des navires de pêche de faibles dimensions

Le Comité a approuvé :

- les Directives sur l'application de la partie B du Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche.
- les Directives facultatives pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions et les mesures de sécurité recommandées pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 mètres et les navires de pêche non pontés.

Ces Directives seront adressées pour approbation à la FAO et à l'OIT.

Stabilité et caractéristiques de tenue à la mer des navires à passagers sur houle après avarie lorsqu'ils retournent au port avec leurs propres moyens de propulsion ou en remorque

Le Comité a approuvé :

- le projet d'amendements à la règle II-1/8-1, introduisant une prescrip-

tion rendant obligatoire les calculateurs de stabilité de bord, ou l'appui à terre, pour adoption par le MSC 90.

- les Directives sur les renseignements à fournir aux capitaines des navires à passagers pour retourner au port en toute sécurité avec leurs propres moyens de propulsion ou en remorque.

Mise en œuvre du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche

Le Comité a approuvé le projet d'accord sur la mise en œuvre du Protocole de Torremolinos de 1993, y compris les amendements qu'il est proposé d'apporter à ses dispositions techniques.

En raison du rôle décisif du Conseil dans le choix du meilleur moyen d'adopter le nouvel instrument, le Comité a décidé d'adresser les options suivantes au C 106 :

- 1.adopter l'Accord à la vingt-septième session de l'Assemblée,
- 2.tenir une conférence de trois jours lors du MSC 91 ou avant,
- 3.tenir une conférence diplomatique distincte en 2012, en Afrique du Sud.

Amendements à la Convention LL de 1966 et au Protocole LL de 1988

Le Comité a approuvé :

- le projet de résolution de l'Assemblée portant adoption des amendements à la Convention LL de 1966, relatif au déplacement de 50 milles vers le sud de la limite de la zone périodique d'hiver au large de la pointe méridionale de l'Afrique, pour d'adoption au MSC 90 et à l'A 28.
- le projet d'amendements correspondant au Protocole LL de 1988 pour adoption au MSC 90.

X. NORMES DE FORMATION ET DE VEILLE

(rapport sur les travaux du Sous-comité STW à sa 42^{ème} session)

Groupe de travail mixte MSC/MEPC sur l'élément humain

Le Comité a confié au Sous-comité STW un rôle de direction et de coordination pour l'application de la stratégie de l'Organisation en matière d'élément humain, sous réserve de l'accord du MEPC 62, à compter de sa prochaine session (STW 43).

XI. LIQUIDES ET GAZ EN VRAC

(rapport sur les travaux du Sous-comité BLG à sa 15^{ème} session)

Interdiction de mélanger, au cours du voyage en mer, des cargaisons liquides en vrac

Le Comité a approuvé le projet d'amendements au chapitre VI de la Convention SOLAS pour adoption au MSC 90.

Directives relatives à l'accès aux citernes à bord des navires-citernes utilisant l'azote comme agent d'inertage

Le Comité a approuvé, pour adoption à la 27^{ème} session de l'Assemblée, le projet de résolution de l'Assemblée sur les Recommandations révisées concernant l'accès aux espaces clos à bord des navires, ainsi que les Directives relatives à l'accès aux citernes à bord des navires-citernes utilisant l'azote comme agent d'inertage.



XII. APPLICATION DES INSTRUMENTS PAR L'ÉTAT DU PAVILLON

(rapport du Sous-comité FSI sur les travaux de sa 19^{ème} session)

Sous réserve d'une décision concordante du MEPC 62, le Comité a approuvé pour adoption à la 27^{ème} session de l'Assemblée :

- le projet de résolution de l'Assemblée sur les procédures 2011 de contrôle par l'État du port,
- le projet de résolution de l'Assemblée sur les Directives 2011 sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (système HSSC),
- le projet de texte révisé du Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI sous sa forme obligatoire,
- le projet de code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, 2011, sous sa forme facultative.

XIII. RADIOCOMMUNICATIONS, RECHERCHE ET SAUVETAGE

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

Le Comité a approuvé :

- le Manuel NAVTEX révisé, qui constitue la dernière étape de la révision globale de l'ensemble de la documentation
- relative au Service mondial d'avertissements de navigation.
- Le projet révisé de position de l'OMI sur les points inscrits à l'ordre du jour de la CMR-12 concernant les services maritimes, en vue de le soumettre à la Conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT de janvier 2012.
- Le projet de résolution pour l'adoption par la 27^{ème} session de l'Assemblée du Document d'orientation sur le Service mondial de renseignements et d'avis relatifs à la météorologie maritime et à l'océanographie de l'OMI/OMM. Cette résolution a été élaborée pour garantir la cohérence avec d'autres éléments relatifs à la sécurité maritime et de satisfaire aux prescriptions de la règle V/5.4 de la Convention SOLAS, en fournissant des directives précises sur la diffusion de renseignements, de prévisions et d'avis météorologiques coordonnés à l'échelle internationale.
- L'élaboration d'un projet de coopération technique relatif à la création de deux MRCC régionaux et de cinq centres secondaires associés en Amérique centrale, pour la coordination des opérations de recherche et de sauvetage.

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

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

XVI. ÉVALUATION FORMELLE DE LA SÉCURITÉ

Le Comité a constitué de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur la FSA et l'a chargé d'élaborer un projet d'amendements aux Directives concernant la FSA et aux Conseils sur l'utilisation du HEAP et de la FSA, pour examen au MSC 90.

XVII. SÉCURITÉ DES NAVIRES POUR MARCHANDISES DIVERSES

Le Comité a examiné le rapport du Groupe d'experts FSA, chargé de passer en revue l'étude FSA sur la sécurité des navires pour marchandises diverses présentée par l'IACS, et a décidé que le Groupe de travail par correspondance sur la FSA et le Groupe de travail GBS/FSA, qui sera constitué au MSC 90, devront procéder à l'examen des options de maîtrise des risques recommandées par l'étude FSA de l'IACS.

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

Suite aux soumissions de plusieurs États-membres, et en raison du nombre croissant de navires embarquant des agents de sûreté civils armés, le MSC, tout en continuant à déconseiller cette pratique, a estimé nécessaire de l'encadrer pour éviter des dérives dangereuses. Considérant le risque non négligeable du recrutement d'agents de sûreté insuffisamment formés en ce qui concerne la connaissance des navires, le maniement des armes et les conditions d'ouverture du feu, le MSC a demandé au Groupe de travail l'élaboration avant 2012 de directives intérimaires à l'usage des armateurs et des États du pavillon sur l'homologation des sociétés de sûreté. Ainsi, des problématiques importantes telles que l'usage de la légitime défense et la responsabilité du capitaine, bien que déjà connues, sont mises en lumière avec la nécessité de les traiter. Cela ne règlera pas la piraterie, mais pourrait permettre de la contenir, à défaut d'un moyen d'action contre les bateaux-mères, qui sont souvent bien identifiés, mais laissés libres d'agir.

Le Comité a adopté :

- la résolution MSC sur l'application des principes directeurs relatifs aux Meilleures pratiques de gestion (BMP), et a demandé à toutes les parties intéressées de prendre les mesures correspondantes.
- Une circulaire MSC sur les Directives pour faciliter la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires en améliorant la manière dont sont recueillis les éléments de preuve.

Le Comité a examiné la question de l'emploi de personnel de sûreté armé sous contrat privé (PCASP) à bord des navires dans la zone à haut risque et le besoin urgent d'adopter des recommandations à ce sujet. Il a approuvé deux circulaires MSC en ce sens, l'une à l'intention des États du pavillon, l'autre à l'intention des propriétaires de navires, exploitants de navires et capitaines de navires. Le Comité a par ailleurs décidé d'organiser une réunion intersessions du Groupe de travail sur la sécurité maritime et la piraterie en septembre 2011, pour améliorer ces recommandations essentielles en tenant compte des travaux du FAL 37.

La position de l'OMI au sujet de l'utilisation de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires n'a pour l'essentiel pas changé par rapport à celle qui avait été énoncée dans les circulaires MSC.1/1333 et MSC.1/Circ.1334 relatives aux Recommandations à l'intention des gouvernements, des armateurs et des capitaines, concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires. La circulaire MSC.1/Circ.1405 indique clairement qu'il appartient à chaque État du pavillon d'autoriser le recours à du personnel de sûreté armé à bord des navires battant son pavillon. Il lui appartient alors d'établir les conditions dans lesquelles cette autorisation sera accordée. De plus, comme il est indiqué dans les circulaires 1333 et 1334, les recommandations intérimaires "ne visent pas à entériner ni à institutionnaliser" l'utilisation de gardes armés. Elles ne constituent donc pas un changement fondamental de politique à cet égard de la part de l'Organisation.

XIX. MISE EN ŒUVRE DES INSTRUMENTS ET QUESTIONS CONNEXES

Le Comité a approuvé :

- le projet d'amendements à la règle II-2/1.2.4 de la Convention SOLAS pour adoption au MSC 90
- les Directives pour l'application de la règle II-2/19.3 de la Convention SOLAS.

XX. RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

XXI. APPLICATION DES DIRECTIVES DES COMITÉS

XXII. PROGRAMME DE TRAVAIL

XXIII. ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT POUR 2012

M. FERRER ne s'était pas représenté à la présidence du MSC, afin de pouvoir être candidat au poste de Secrétaire Général de l'OMI, en remplacement de M. MITROPOULOS. C'est le secrétaire du MSC, M. SEKIMITZU, qui a été très largement élu.

Ayant été informé de la décision du Président de ne pas se porter candidat à sa réélection, le Comité a exprimé sa profonde gratitude à M. Neil Ferrer (Philippines) pour la contribution exceptionnelle qu'il avait apportée pendant de nombreuses années à la réalisation des objectifs de l'OMI, de manière générale, et aux travaux de l'Organisation, en particulier ceux du présent Comité, qu'il avait présidé avec un talent sans égal, et il lui a présenté ses vœux de succès dans sa vie professionnelle.

Le Comité a élu à l'unanimité M. Christian Breinholt (Danemark), Vice-président en exercice, Président pour 2012 et il a élu à l'unanimité M. Se-gar (Singapour) Vice-président pour 2012.

XXIV. DIVERS

Le Secrétaire de l'AIEA avait fait savoir au Secréariat de l'OMI qu'à cause des tremblements de terre et du tsunami qui s'étaient récemment produits dans la région du Pacifique et de l'incidence qu'ils avaient eue sur la disponibilité des experts des États Membres, les travaux sur l'élaboration d'un document destiné à servir de guide à l'intention des États côtiers sur l'intervention d'urgence en cas d'événement de mer mettant en cause des matières radioactives avaient été suspendus jusqu'à nouvel ordre.

*Cdt F.X. Pizon,
membre de la délégation française*

NOUVELLES SUR LA PIRATERIE - ÉTÉ 2011

Informations recueillies par le CV(H) Jean Fossati

LA MARINE ABOIE, LES PIRATES PASSENT.

Une trentaine de navires de guerre mobilisés. Des bateaux de pêche qui s'arment. La tension monte dans l'océan Indien. Après le rapport de Jack Lang, adopté par l'Onu, les Entretiens de Royan ont tenté de sortir de cette impasse: la Marine aboie, et les pirates passent !

Tout paradis a son serpent, et aux Seychelles, c'est un serpent de mer qui sévit sur cet archipel de l'Afrique de l'Est. Un serpent de mer qui, souligne Claude Morel, l'ambassadeur des Seychelles en France, «menace le tourisme, soit 70% de nos devises, et la pêche, c'est-à-dire notre pain quotidien». Ce serpent de mer s'étend et prospère, à tel point que la piraterie est devenue une industrie. Le total des rançons versées a en effet atteint 238 millions de dollars l'an dernier. Le chiffre a fait frémir les participants des récents Entretiens de Royan, avocats, marins, armateurs, diplomates et assureurs réunis sous un crachin charentais qui n'a rien à envier à son cousin breton.

2.200 pirates

«Les deux tiers du pétrole mondial transitent par l'océan Indien, avertit Jérôme Ferrer, directeur de la sûreté de Total. Et dans le litre d'essence que nous payons à la pompe, quelques centimes vont aux mesures prises contre les pirates». Les pétroliers à pleine charge, avec leurs francs-bords peu élevés, sont particulièrement vulnérables, et il faut parfois les dérouter. Coût annuel: 2,4milliards de dollars. Ajoutez à cela une somme équivalente pour les frais des forces navales engagées. Sans compter les primes d'assurance qui s'envolent. La note est salée, et représente 6,7milliards de dollars. Voire le double, selon les estimations. Les pirates ne sont pourtant pas nombreux, environ 2.200 personnes, mais qui vivent de mieux en mieux. Répartis en une quinzaine d'investisseurs, une cinquantaine d'organismes et une centaine de chefs d'équipe qui dirigent 2.000 hommes. Ceux-ci étaient constitués d'anciens pêcheurs, contraints de trouver de nouvelles ressources après la disparition des poissons au large de leurs côtes. Mais on y trouve maintenant de plus en plus de paysans, attirés par les sommes colossales que génèrent ces trafics: 5,4millions de dollars en moyenne par rançon l'an dernier, contre 3,4 millions de dollars en 2009. Cela tient de la pêche miraculeuse.

Corruption en Somalie

Résultat, on voit fleurir de gros 4X4 et des villas luxueuses en Somalie, l'État qui coiffe la corne de l'Afrique. Pire, le pouvoir local, déjà affaibli par des luttes internes incessantes est miné par la piraterie, désormais proche des islamistes. Ces derniers prélèveraient leur commission - jusqu'à 30% des butins - pour garantir la tranquillité aux pirates. On ne peut pas encore parler de pacte avec les Shebab, ces jeunes insurgés de l'Islam, mais la collusion est réelle. Alors comment tordre le cou à ce serpent de mer aux têtes multiples ? «23 marines de guerre sont mobilisées dans quatre formations: six bâtiments pour la force européenne Atalante, cinq bâtiments au sein de l'US Navy, quatre bâtiments via l'Otan, et 13 des différentes marines nationales, détaille le capitaine de vaisseau Xavier Mesnet, chef de la cellule piraterie à l'État-major des Armées. Mais la zone à surveiller est immense et correspond à 36 fois la France». On peut quand même se demander si cette armada en ordre dispersé ne nuit pas à son efficacité? «Pas du tout, répond le vice-amiral Gérard Valin, qui commandait les forces françaises dans la zone en 2008 et 2009. La marine indienne est chez elle dans l'océan Indien, les navires iraniens entendent agir seuls, tout comme les Coréens ou les Chinois. Ce qui n'exclut pas des échanges d'information et une solidarité entre gens de mer». Le dispositif militaire s'accompagne d'Équipes de protection

embarquée (Epe), notamment à bord des bateaux de pêche, dont l'effet dissuasif semble éprouvé. «On est passé de 15 attaques et 63marins capturés en 2009, à aucune attaque l'an dernier», remarque Yvon Riva, le patron d'Orthongel, qui regroupe les producteurs de thon congelé. Les frais de déplacement et les primes d'expatriation des cinq fusiliers commandos par bateau sont pris en charge par Orthongel, qui forme aussi ses propres marins à Concarneau avant de les envoyer dans l'Indien.

Des mesures juridictionnelles ?

Mais «il convient surtout de déployer des mesures nouvelles, notamment juridictionnelles», affirme Jack Lang dans son rapport sur la piraterie, dont l'essentiel a été adopté à l'unanimité par le Conseil de sécurité de l'Onu le 11avril. Le député du Pas-de-Calais estime que la solution n'est pas en mer, mais à terre, en Somalie, où il propose que l'on crée deux juridictions spécialisées et deux prisons, ainsi qu'une cour extraterritoriale à Arusha, en Tanzanie. Pour une dépense «évaluée à 25millions de dollars, bien inférieure à ce que coûte la piraterie». D'autant qu'à l'époque où les tribunaux islamiques faisaient régner la terreur, en 2006, les pirates avaient totalement disparu. (Le Télégramme 03/07/11)

<http://www.letelegramme.com/ig/generales/france-monde/monde/océan-indien-la-marine-aboie-les-pirates-passent-03-07-2011-1358073.php>

L'INDE RENFORCE SON ARSENAL JURIDIQUE CONTRE LA PIRATERIE.

L'Inde est devenu un des pays les plus touchés par la piraterie somalienne, à la fois par le nombre de ses ressortissants retenus en otage, mais également par l'expansion de la zone d'attaque des pirates, qui approche désormais franchement les côtes occidentales indiennes. Après avoir annoncé le renforcement des moyens des gardes-côtes, avec notamment des prévisions de commande de 20 navires et 10 avions de patrouille maritime, le gouvernement indien vient de proposer un projet de loi anti-piraterie au parlement. Celui-ci vise à intégrer les dispositions de la convention internationale sur le droit de la mer au code pénal indien.

Le projet de loi vise à permettre à la police, aux gardes-côtes mais également à la marine indienne d'interpeller les pirates présumés. La nouvelle législation prévoit la création d'une infraction de piraterie, la définition juridique de ce qui doit être considéré comme de la piraterie ainsi que les cours compétentes pour juger les pirates présumés. La loi devrait être présentée au parlement indien le 1^{er} août prochain. (© Mer et Marine 01/07/11)

http://www.meretmarine.com/article_imprimer.cfm?id=116697

18 ANS DE PRISON AUX SEYCHELLES POUR LES PIRATES DE DEUX THONIERS BRETONS

Cinq pirates somaliens ont été condamnés, jeudi 30 juin, à 18 ans de prison par le juge de la Cour suprême des Seychelles, Duncan Gaswaga, pour avoir tenté de capturer sur deux thoniers bretons, le *Cap Saint-Marie* et le *Talenduic*, le 17 novembre 2010. Ils avaient attaqué les navires, tirant à l'arme automatique, avant d'en être repoussés par les équipes embarquées à bord des navires de pêche. Une deuxième tentative d'attaque avait échoué. Suivis à la trace par un avion de patrouille maritime, les pirates avaient ensuite été repérés et arrêtés par un navire des gardes-côtes des Seychelles, l'*Andromache*. Bien que ceux-ci aient d'abord dénié toute attaque, le juge a constaté que plusieurs photos prises par l'avion montrent clairement que les accusés étaient membres du groupe qui a attaqué les deux thoniers.

L'avocat des pirates a, selon notre confrère seychellois, The Nation, tenté de plaider les circonstances atténuantes, avançant le jeune âge des pirates, la situation difficile de leur pays, la Somalie et le fait qu'ils n'étaient pas les bénéficiaires directs de la piraterie. Sans succès. Le juge, un peu énervé semble-t-il, leur a répliqué qu'ils n'avaient pas plaidé coupable au départ. Ce qui avait «fait perdre à la Cour beaucoup de temps». Il a également mis en avant l'impact négatif de la piraterie sur le commerce mondial et le coût global de la piraterie. «Entre 4,9 milliards et 8,3 milliards de \$» a-t-il expliqué. (Bruxelles 2 03/07/11) <http://www.bruxelles2.eu/piraterie-golfe-daden-ocean-indien/18-ans-de-prison-aux-seychelles-pour-les-pirates-de-deux-thoniers-bretons.html>

10 ANS DE PRISON POUR UN PIRATE SOMALIEN.

Un jeune Somalien a été condamné aujourd'hui à 10 ans de prison à Bruxelles pour sa participation à la capture du navire belge Pompéi au large de son pays en avril 2009, à l'issue du premier procès pour piraterie en Belgique.

Omar Mohammed Abdiwahad, "environ 18 ans", avait nié être jamais monté à bord du Pompéi lors de son interrogatoire le 15 juin par la chambre néerlandophone du tribunal correctionnel de Bruxelles. Le tribunal l'a néanmoins condamné à 10 ans de prison, suivant le réquisitoire du parquet.

Le jeune Somalien avait été capturé en novembre 2010 au large du Kenya par la frégate belge Louise-Marie, engagée dans l'opération européenne de lutte contre la piraterie, Atalante, au moment où il participait à l'attaque du Petra 1, un navire battant pavillon de la Sierra Leone et affrété par le Programme alimentaire mondial (PAM). (AFP/Le Figaro 29/06/11)

<http://www.lefigaro.fr/flash-actu/2011/06/29/97001-20110629FILWWW00454-10-ans-de-prison-pour-un-pirate-somalien.php>

PIRACY COSTS SOON TO INCREASE BY BILLIONS / LE COÛT DE LA PIRATERIE DEVRAIT AUGMENTER DE PLUSIEURS MILLIARDS.

Un intéressant article sur les conséquences financières de la piraterie sur le transport maritime. :

L'Inde a entrepris des discussions auprès des Lloyd's de Londres pour qu'ils reviennent en arrière sur l'extension de la zone propice aux attaques de pirates, qui couvre aujourd'hui la plus grande partie de la côte ouest de l'Inde. Le coût des assurances a en effet été multiplié par 300 cette année.

«Il n'y a plus aucune menace le long des côtes indiennes» a déclaré le secrétaire d'état aux transports indien, K. Mohandas, le 23 mai, ajoutant qu'il n'y avait plus eu d'attaques à moins de 500 milles des côtes, grâce aux patrouilles navales mises sur pied. Le Joint War Committee, qui définit les risques en matière d'assurance, avait étendu la zone en décembre 900 milles plus à l'est, au moment où les actes de piraterie s'étaient accrus.

Un retour en arrière des Lloyd's réduirait le coût des assurances, qui est monté en flèche, de 500 \$ à 150 000 \$ par voyage selon l'association indienne des propriétaires de navires, amputant les bénéficiaires (...) alors qu'ils luttent aussi contre la surcapacité et la hausse des taux de fret.

«Avant, un navire voyait son assurance grimper pour les trois jours de traversée du golfe d'Aden, il doit maintenant payer dix jours supplémentaires, pour traverser l'Océan Indien» a précisé Sean Woolerson, courtier spécialisé en assurance maritime basé à Londres. 28 000 passages de navires sont maintenant concernés par cette extension de zone, contre 22 000 auparavant.

L'article vaut la peine d'être lu. On y relèvera que 52% du trafic maritime de l'Inde se fait sur sa façade ouest, qui subit les conséquences de cette décision d'extension.

Pour 22 000 navires, le coût des assurances liées à la piraterie rapportait 3,3 milliards de dollars aux assureurs. Ce sont 4,2 milliards supplémentaires, en année pleine, qui seront à la charge des armateurs dans cette zone (soit 7,5 milliards de dollars à cause de la piraterie en Somalie). Cette augmentation de 300 % des assurances liée à la piraterie a plus d'impact sur la région qu'il n'en a à l'échelle mondiale. Elle se répercutera fatalement chez le consommateur.

Les sociétés d'assurance sont, et de loin, les premières causes des dépenses induites. Je me demande combien la Grande-Bretagne retire, sous la forme d'impôts, de ces gains...

Bien sûr, si l'Inde a bien accru sa lutte contre la piraterie au large de ses côtes occidentales durant ces cinq derniers mois, il y a d'autres raisons à la diminution des attaques dans cette partie de l'océan, à commencer par la météo. Et ça ne devrait pas changer dans les semaines à venir. (Information Dissemination 03/06/11 reprenant un article de Bloomberg)

<http://tinyurl.com/3ou5e2x>

PIRATERIE : PREMIÈRES DIRECTIVES DE L'OMI SUR LA PRÉSENCE D'HOMMES ARMÉS À BORD

L'Organisation maritime internationale (OMI) a commencé à travailler sérieusement pour encadrer le recours éventuel par les armateurs à des hommes armés à bord. Deux directives provisoires ont été publiées.

Le Comité de sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI) a tenu sa 89^{ème} session du 11 au 20 mai 2011 à Londres. Une large partie de ses travaux a été consacrée à la lutte contre la piraterie dans "la zone à haut risque située au large des côtes de la Somalie, dans le golfe d'Aden et plus largement dans l'océan Indien".

Les membres du Comité ont notamment réfléchi sur la présence d'hommes armés de compagnies de sécurité privées à bord des navires et la nécessité de clarifier les règles les concernant. Suite aux échanges, "deux directives provisoires ont été adoptées", indique un communiqué de l'OMI en précisant que "il ne s'agit toutefois pas d'approuver ni d'institutionnaliser la présence d'hommes armés de compagnies privées de sécurité".

Bien évaluer les risques, associer le capitaine à la décision

Le premier texte est destiné aux armateurs, exploitants et capitaines de navires. Cette directive provisoire ne se substitue pas aux législations existantes des États du pavillon contenant des règles sur la gestion d'hommes armés à bord. "Elle ne se substitue pas non plus aux législations des États riverains ni aux règlements portuaires", indique l'OMI.

L'OMI rappelle également que le recours à des hommes armés à bord des navires ne doit pas dispenser les armateurs des "bonnes pratiques définies pour décourager les actes de piraterie au large des côtes somaliennes et dans le périmètre de la mer d'Oman". Une manière de les inviter à privilégier les mesures de protection défensives plutôt que les solutions plus radicales.

"La décision de placer des hommes armés à bord doit résulter d'une évaluation des risques la plus complète et la plus stricte possible. Il est aussi important que le capitaine soit associé à la décision", note l'OMI. La directive fournit toute une série de critères pour aider à cette prise de décision. Et une fois validée l'option des hommes armés, le dialogue doit être constant entre les trois parties prenantes : armateur, capitaine et direction de la compagnie de sécurité.

Des directives qui pourront être amendées

La deuxième directive provisoire est destinée aux États du pavillon. L'OMI souligne qu'ils devraient d'abord indiquer s'ils acceptent ou non des hommes armés à bord des navires battant leur pavillon. Si oui, ces États devraient alors établir des règles claires pour définir les conditions de leur présence, les limites à ne pas franchir, etc.

Les deux textes et leur mise en œuvre seront analysés lors d'une réunion du groupe de travail sur la sécurité maritime et la piraterie, le 12 septembre 2011. Le contenu des deux directives provisoires pourrait alors être amendé, suggère l'OMI, ainsi que les autres textes où sont mentionnés les actes de piraterie et les moyens de lutter contre eux.

Pour le secrétaire général de l'OMI, Efthimios E. Mitropoulos, la décision du Comité de sécurité maritime de publier deux directives provisoires concernant la présence d'hommes armés à bord des navires est "nécessaire et devait être prise maintenant". Efthimios E. Mitropoulos a également appelé à la "plus grande prudence" lors de la mise en œuvre de cette solution contre les actes de piraterie. (Journal de la Marine marchande 30/05/11 repris par WK Transport Logistique)

<http://tinyurl.com/3jzvous>

L'OMI FIXE LES CONDITIONS D'EMPLOI DE GARDES PRIVÉS À BORD DES NAVIRES

Devant la prolifération d'agences privées en tous genres et des difficultés posées aux armateurs comme aux compagnies maritimes, l'Organisation maritime internationale a adopté, le 20 mai dernier, des lignes directrices sur l'emploi de gardes privés à bord des navires marchands. (...)

Placer des gardes armés à bord «doit seulement être envisagé après une évaluation des risques». Et il est important d'impliquer le capitaine dans le processus de décision. Ce guide de l'OMI donne ainsi des recommandations sur la façon de sélectionner la compagnie de gardes privées, la couverture de l'assurance, le commandement et le contrôle, la gestion et l'utilisation des armes et des munitions à bord, et les **règles d'usage de la force qui doivent être agréées entre le propriétaire, la compagnie de sécurité maritime et le capitaine.**

Aux Etats de jouer

Les Etats du pavillon devraient mettre en place une politique, «autorisant ou non l'usage de ces gardes privées à bord des navires portant leur pavillon, et en fixer les conditions», souligne l'OMI. Un groupe de travail va plancher pour produire à partir du 12 septembre 2011 des recommandations aux gouvernements en ce sens. (Bruxelles 2 30/05/11)

<http://www.bruxelles2.eu/piraterie-golfe-daden-ocean-indien/lomi-precise-lemploi-de-gardes-privés-a-bord-des-navires.html>

HOLDING BACK / RÉTENTION D'INFORMATIONS

Lors d'une conférence, un responsable d'une société de sécurité a affirmé que les propriétaires de navires gardaient pour eux les informations les plus mauvaises concernant le traitement des marins retenus en otages par les pirates somaliens. Cette déclaration, faite par Andrew Palmer, directeur général de la société de sécurité britannique Idarat Maritime, a été ensuite démentie. Toutefois, le sentiment que la vérité ne sert pas les intérêts des armateurs est ainsi établi. Il a en particulier montré que la révélation du détail des sévices physiques et psychologiques pouvait inquiéter les marins et leurs familles. (Shiptalk 07/06/11)

<http://www.shiptalk.com/?p=8996>

PIRATERIE :

2500 HEURES DE VOL POUR LES MARLIN LUXEMBOURGEOIS

Les deux avions de patrouille Fairchild SW 3A Merlin mis à disposition par le gouvernement luxembourgeois au profit de la force européenne Atalante viennent de franchir les 2500 heures de vol. Les appareils, basés à Mahé aux Seychelles, ont commencé leurs opérations en septembre 2009. Ils ont effectué près de 450 sorties, principalement en mission de reconnaissance et d'identification de navires suspectés de piraterie. Ils ont également participé à la mise en place du système d'identification RMP (Recognized Maritime Picture). (© Mer et Marine 29/06/11)

http://www.meretmarine.com/article_imprimer.cfm?id=116615



ÉCHEC DE PLUSIEURS ATTAQUES EN MER ROUGE

Avec la mousson, les pirates restent, en effet, dans les zones proches des côtes, notamment le détroit de Bab El-Manded en mer Rouge. Témoin deux attaques successives qui ont été déjouées par la présence de navires de guerre.

Lundi 6 juin, un cargo battant pavillon libérien, le MV Emperor, n'a dû ainsi son salut qu'à la présence à proximité de la frégate turque TCG Barbaros, comme nous l'apprend le blog Turkish Navy. Et la semaine précédente, le 31 mai, le cargo Atlas l'a échappé de peu grâce à l'intervention de la frégate française Courbet qui venait juste de rejoindre la mission Atalanta (après deux mois en Libye).

Après avoir signalé par radio l'arrivée de deux skiffs pirates, et le



L'hélicoptère Panther du Courbet au-dessus de l'Atlas (crédit : DICOD / Marine française)

fait que certains des assaillants voulaient monter à bord à l'aide d'échelles, l'équipage se réfugie dans la «citadelle». Quand l'hélicoptère du Courbet arrive sur zone, il est donc moins une. Les pirates n'hésitent pas cependant, ils choisissent la fuite. Mais il faut ensuite sécuriser le navire et, surtout, éviter sa dérive dans un endroit fréquenté par la navigation internationale. Une équipe de fusiliers marins est donc hélécordée sur le navire avec l'hélicoptère de bord. L'équipage peut reprendre alors le contrôle du navire. Il sera accompagné jusqu'à Djibouti, avec une équipe de protection laissée à bord. (Bruxelles 2 14/06/11)

UN NAVIRE RELÂCHÉ PAR LES PIRATES COULE DANS LE GOLFE D'ADEN

Les 22 marins du cimentier Suez, récemment libérés par les pirates somaliens après 10 mois de captivité, ont eu un lot d'émotions supplémentaires. Alors que leur navire faisait route vers le port omanais de Salalah, le Suez a été confronté à une nouvelle tentative d'abordage. Mais les pirates ont été éloignés par des tirs de la frégate pakistanaise Zulficar, venue à la rencontre du cimentier pour lui amener du ravitaillement. Le Suez a ensuite rencontré de graves problèmes mécaniques, conduisant à l'évacuation de l'équipage, recueilli à bord du Zulficar. Le navire a fini par couler. L'équipage, composé de 11 Egyptiens, 6 Indiens, 4 Pakistansais et un Sri Lankais, est actuellement en route vers le Pakistan où il sera débarqué. (© Mer et Marine 22/06/11)

[http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=116602&u=21413&xtor=EPR-56-\[newsletter\]-20110622-\[article\]](http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=116602&u=21413&xtor=EPR-56-[newsletter]-20110622-[article])

L'ODYSSÉE DU MV SUEZ N'EST PAS FINIE !

Libéré le 11 ou le 13 juin, selon les sources, le cargo égyptien MV Suez n'est pas au bout de ses peines. Le 15 juin, il est de nouveau attaqué par les pirates. Ceux-ci ont manqué de peu de reprendre le navire. Mais les marins ont réussi à déjouer l'attaque. Le PNS Babur, un navire pakistanaise s'est porté à son secours. Non sans provoquer un incident diplomatique. Le navire indien, Godavari, qui s'est également porté (avec retard) au secours du navire marchand, a failli faire échouer l'opération de sauvetage et utilisé des «manœuvres dangereuses», estiment les Pakistanais. Le ministère pakistanaise proteste d'ailleurs officiellement auprès de l'ambassade indienne à Karachi, invoquant une infraction à l'accord indo-pakistanaise de 1991. La marine indienne a démenti pareille intervention. L'équipage du Mv Suez est mixte – dont 6 Indiens et 4 Pakistanais – d'où cette course poursuite... maritime et diplomatique.



Le PNS Babur (Crédit : UV Navy)

Babur ou Zulficar ?

Après l'attaque, une équipe de 9 commandos de marine (pakistanaise) a été placée à bord pour parer à tout autre événement. Mais ce n'est pas tout. L'équipage a d'abord dû faire face à un problème de moteur qui a pu être surmonté. Mais, samedi, le capitaine du navire signale qu'il est à court de pétrole et ne pourra pas rejoindre Salalah (Oman) sans aide. Une tentative de ravitaillement en pleine mer paraît difficile vu les conditions météorologiques. L'autre solution serait qu'un remorqueur vienne à leur secours. Le PNS Babur a proposé à l'équipage de monter à bord s'il le désirait. Finalement, le dimanche, vu les vents forts qui menaçaient de faire chavirer le bateau, les dix hommes d'équipage rejoignent le navire pakistanaise. Avant de partir, le capitaine du navire ouvre les vannes du navire pour le saborder et le couler. Le

propriétaire du navire, égyptien, n'est pas venu à leur secours explique-t-il dans la presse indienne. (Bruxelles 2 19/06/11)
<http://www.bruxelles2.eu/piraterie-golfe-daden-ocean-indien/nouvelles-de-la-piraterie-19-juin.html>

LA STRATÉGIE SUR LA CORNE DE L'AFRIQUE, ÇA TRAÎNE, ÇA TRAÎNE

Pour l'Union européenne, avoir une stratégie claire sur la Corne de l'Afrique serait plus que nécessaire. Mais on ne peut pas dire que ce soit une priorité. Et le dossier traîne. Sous la présidence suédoise, en 2009, les Etats avaient montré une claire volonté d'agir. En juin 2010, ils ont demandé à la Haute représentante et la Commission de faire des «propositions pour une stratégie globale des relations dans la Corne de l'Afrique». La communication était attendue pour octobre 2010. Mais ce n'est finalement que six mois plus tard, en mars 2011, qu'elle a été présentée aux Etats membres.

Copie à retravailler

L'accueil a été plutôt froid de la part des Etats membres. Manque de

cohérence, manque de consultation et de prise en compte de leurs points de vue. Certains trouvaient également que la question de la piraterie était surestimée au détriment d'autres problèmes politiques ou de sécurité. Résultat : le projet a été recalé. Et un nouveau projet est attendu... pour octobre 2011.

On peut remarquer que cette lenteur de réaction politique est assez générale. On attend toujours la stratégie sur le Sahel. Tout comme la mission PeSDC de renforcement des capacités maritimes de l'Est africain n'a toujours pas vu le jour. Même sur le sud Méditerranée, il a fallu attendre aujourd'hui pour qu'on se décide à avoir un représentant spécial sur la zone. L'explication : selon des sources concordantes (diplomates nationaux, sources internes, Commission), cela «bloque au cabinet de la Haute représentante». J'ajouterais que l'absence d'un représentant spécial «Corne de l'Afrique» n'aide certainement pas à la pertinence du dossier. (Bruxelles 2 28/06/11)

<http://www.bruxelles2.eu/afrique/somalie-ouganda/la-strategie-sur-la-corne-de-l%E2%80%99afrique-ca-traîne-ca-traîne.html>

DU TEMPS DE TRAVAIL DU CAPITAINE ET DE SA RESPONSABILITÉ PERSONNELLE.

CASS. SOC., 18 JANVIER 2011, N° 09-40094, M. X c/ ASSOCIATION AN TEST – NAVIRE NOTRE-DAME DE RUMENÇOL

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

Le 18 janvier 2011, la chambre sociale de la Cour de cassation a rendu un arrêt concernant le temps de travail et la responsabilité civile personnelle du capitaine de navire. Cet arrêt est novateur sur le premier point et classique sur le second.

Notre-Dame de Rumengol est une gabare de 1945 classée monument historique, basée à Brest, ancien bateau de travail de 22 m, destiné au transport de marchandises, pouvant accueillir 27 personnes en sortie à la journée, 11 personnes en croisière et 80 personnes pour les événements à quai. Lors des fêtes de Douarnenez de juillet 2004, le capitaine n'utilise pas l'emplacement attribué, l'affrètement prévu est annulé. Courant septembre, l'association rompt le contrat d'engagement à durée déterminée, en invoquant une faute grave du capitaine. Celui-ci conteste cette rupture, l'existence d'une faute



grave, et réclame le paiement d'heures supplémentaires. La cour d'appel de Rennes, en 2008, rejette ses demandes et le condamne à 500 euros de dommages et intérêts en raison du préjudice causé à l'image de l'association.

Cet arrêt d'appel est cassé par la chambre sociale de la Cour de cassation sur les 3 points en litige :

1. Il résulte de la Convention n° 180 de l'OIT du 22 octobre 1996 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, ratifiée le 27 avril 2004, en ses articles 3, 4 et 5, d'application directe en droit interne, que la durée du travail pour les gens de mer comme pour les autres travailleurs est en principe de huit heures par jour avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés.

2. La cour d'appel devait rechercher si les fautes retenues, commises le 20 juillet et le 7 septembre 2004 notamment, rendaient impossible le maintien du salarié dans l'entreprise, notifié par une lettre du 28 septembre, jusqu'au terme du contrat à durée définie, prévu le 30 septembre 2004, alors que le navire avait cessé toute activité depuis le 13 septembre.

3. La responsabilité du salarié n'est engagée envers son employeur qu'en cas de faute lourde.

Sur la responsabilité civile du capitaine de navire, voir :

www.afcan.org/dossiers_juridique.html

OBSERVATIONS

Compte tenu des traditions historiques et des fonctions commerciales anciennes des capitaines de navire, l'article 104 du code du travail maritime, datant de 1926, prévoyait que les dispositions des articles 24 à 30 du même code du travail maritime ne sont pas applicables au capitaine. Étaient ainsi exclues toutes les dispositions relatives à la durée du travail, les limites de la durée quotidienne et hebdomadaire de travail, les heures supplémentaires, les limites des journées annuelles en mer à la pêche, le repos hebdomadaire, les repos compensateurs des heures supplémentaires, jusqu'à la possibilité d'astreinte à terre. Pourtant, les capitaines de navire sont des salariés, officiers de marine marchande. Ils ne sont pas assimilables aux cadres dirigeants tout au plus aux cadres autonomes, tels que définis par loi n° 2000-37 du 19 janvier 2000. Cette loi a pris en compte la diversité et la spécificité des cadres, en créant trois catégories distinctes (P.H. ANTONMATTEI, «Les cadres et les 35 heures : la règle de trois», Dr. soc. 1999-996, «Les cadres et les 35 heures : de la règle de trois à la règle de quatre !», Dr. soc. 2000-159). Ce dispositif juridique ancien conduisait à assimiler le capitaine de navire à un cadre dirigeant, mandataire social, ce qu'il n'est pas, aussi bien au commerce, qu'à la pêche ou à la plaisance (ancien art. L 212-15-1 C. Tr.). Ce capitaine de navire, responsable de la navigation et commandant du bord, ressemble beaucoup plus aux cadres autonomes, ouvrant éventuellement la porte à une convention de forfait annuel de 218 jours d'embarquement, dans le cadre d'une convention collective.

Depuis cette loi de 2000, l'article 104 CTM initial était incompatible avec les dispositions générales du code du travail, applicables aux entreprises d'armement maritime. Le législateur n'a pas pu l'ignorer. L'article 49, alinéa 3 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 a modifié cet article 104, devenu article L. 5544-33 du code des transports : le cadre de la durée du travail des capitaines de navire est fixé par le

décret n° 2007-1843 du 26 décembre 2007. La période de transition fut longue, car la jurisprudence fut réticente à banaliser le capitaine de navire et le secteur maritime. C'est sur le fondement de la Convention n° 180 de l'OIT de 1996, ratifiée par la France en 2004, que la Cour de cassation assure l'encadrement du temps de travail du capitaine. Il faut en remercier la gabare Notre-Dame de Rumengol, classée monument historique. La cour d'appel de Rennes avait également retenu la faute grave du capitaine, ainsi que sa responsabilité personnelle dans l'atteinte à l'image de l'association employeur. Sur tous ces points l'arrêt d'appel est cassé.

1. De l'application directe de la Convention 180 de l'OIT.

- De la durée du travail du capitaine.

La méthode retenue par la Cour de cassation montre la poursuite de la spécificité maritime du droit de la durée du travail, en matière de durée du travail au moins. Cette spécificité s'exprime maintenant dans l'invraisemblable catalogue de l'article L. 5544-1 du code des transports. La loi n° 2000-37 du 19 janvier 2000 sonnait le décès par inadaptation de l'article 104 CTM. Les cours d'appel, saisies de cette question, avaient prolongé la tradition «L'article 104 CTM rend inapplicables aux capitaines les dispositions des articles 24 à 30 du même code et notamment l'article 26 relatif aux heures supplémentaires» (CA Rennes, 2^e Ch. Com. 20 février 2002, Laumailly et CFDT c/ SA Navale Française, navire Pointe du Cormoran, DMF 2002-433 - CA Caen, ch. Réunion, 17 mars 2006, Navire Pointe du Cormoran, n° 04-02384, M. Laumailly et syndicat CFDT c/ Sté Navale Française, DMF 2007, n° 678, pp. 151-153). Au pilotage à Dunkerque, l'accord particulier du 1^{er} juin 1998 prévoit en son article XIII la rémunération supplémentaire des heures supplémentaires, le repos compensateur des heures supplémentaires, l'article XIV fait référence aux jours fériés travaillés, l'article XV évoque les périodes de repos. Cet accord particulier ne fait aucune référence au repos hebdomadaire. Dès lors, les pilotes, tous capitaines n'y ont pas droit (CA Douai, 1^{er} ch., 27 mai 2002, M. Lebegue c/ Station de pilotage syndicat des pilotes de Dunkerque, DMF 2003, pp. 31-40, nos observations «Au pilotage, tous capitaines. Tous cadres dirigeants ?») - Cass. soc., 11 juillet 2007, n° 06-40380, DMF 2008, n° 692, pp. 422-426).

Les diverses cours d'appel de Caen, de Douai, de Rennes, n'ont pas osé entreprendre l'analyse du décès de l'article 104, par incompatibilité avec les réformes générales du code du travail, applicables aux entreprises d'armement maritime. Ces arrêts d'appel sont pourtant partiellement à l'origine de cette transformation par voie législative. «Les modalités d'application au capitaine des articles 24 à 30 du Code du travail maritime, c'est-à-dire la durée du travail, sont déterminées par décret» (art. 104 CTM, modifié par L. n° 2006-10, 5 janvier 2006, art. 49-III, JORF 6-1-2006). La Cour de cassation ne l'a pas fait non plus, tant que le pourvoi lui en laissait l'occasion. «Selon l'article L. 742-1 du code du travail, le contrat d'engagement ainsi que les conditions de travail des marins à bord des navires sont régis par des lois particulières ; l'article 104 du code du travail maritime

énonce que les dispositions des articles 24 à 30 de ce même code relatifs à la réglementation du travail, et notamment au repos hebdomadaire, ne sont pas applicables au capitaine (Cass. soc., 11 juillet 2007, n° 06-40380, M. Bossart c/ Syndicat Professionnel des pilotes du Port de Dunkerque, DMF 2008, n° 692, pp. 422-426, nos observations «Les capitaines de navire ont-ils droit au repos hebdomadaire ?» - v. Cass. soc., 17 décembre 2008, n° 06-21533, Navire Capo Rosso, Sté Someca Transport, DMF 2009, n° 704, pp. 513-519, nos observations « Une nouvelle fois, un officier manquant »). Se posait la question de savoir quelle portée fallait-il donner au rappel de l'autonomie du travail maritime, fondé sur l'article L 742-1 du code du travail, dans la mesure où cet article ancien ouvrait vers une autonomie apparente, tout à fait dépassée. La Cour de cassation n'était pas entrée dans les entrelacs des rapports entre le code du travail et le code du travail maritime, inséré aujourd'hui dans le code des transports (art. L. 5544-1 C. Transp.).

Le décret d'application de la loi du 5 janvier 2006 est enfin intervenu. L'article 5 du décret n° 2007-1843 du 26 décembre 2007 pris pour l'application des articles 25-2, 28 et 104 du code du travail maritime, (JORF 29-12-2007) précise que les articles 24 à 30 du code du travail maritime sont applicables au capitaine sous réserve des dispositions du présent article. Lorsque, pour les besoins de la sécurité ou de la sûreté de la navigation maritime, le capitaine décide de déroger, en ce qui le concerne et à titre exceptionnel, aux durées maximales de travail ou aux durées minimales de repos fixées par le décret du 31 mars 2005 susvisé, il mentionne sa décision sur le journal de bord et en précise le motif, Il en informe l'armateur (art. 5 al. 2). Il est intéressant de regarder les textes visés par ce décret : la Convention n° 180 de l'OIT de 1996, publiée par décret n° 2004-1216 du 8 novembre 2004, la Directive n° 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, la Directive n° 2000/34/CE du 22 juin 2000 du Parlement européen et du Conseil modifiant la Directive n° 93/104/CE du Conseil du 23 novembre 1993, concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, le code du travail maritime, le décret n° 83-793 du 6 septembre 1983 modifié, le décret n° 2005-305 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer. Le code du travail n'est pas visé. Seule la Directive 2000/34 du 22 juin 2000 est un texte général, nullement strictement maritime. Le décret du 31 mars 2005 vise lui la Directive n° 2003/88/CE du Parlement et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, qui a remplacé la Directive 2000/34.

Mais le contrat du capitaine du navire Notre-Dame de Rumengol avait été rompu en septembre 2004, avant la loi du 5 janvier 2006, qui transpose la Directive 1999/63 du 21 juin 1999, qui reprend dans le cadre d'un accord collectif européen les dispositions de la Convention 180 de l'OIT, et le décret du 26 décembre 2007. Dès lors la cour d'appel de Rennes n'avait-elle pas raison de se référer au droit antérieur, dans lequel le temps de travail du capitaine n'était pas encadré ? Le capitaine de navire est peut-être un cadre autonome, au sens du code du travail, mais il ne peut justifier d'une convention collective définissant précisément cette ca-

tégorie. Cet argument interroge le statut de NUC, de navire à usage collectif, géré par une association sans but lucratif, échappant au droit commercial et aux conventions collectives étendues de la marine marchande. L'association semble soumise à la convention collective nationale de l'animation socio-culturelle, étendue par arrêté ministériel, mentionnée sur ses bulletins de salaire. Étrangement, la cour d'appel semble considérer que cette convention collective ne saurait être appliquée à un marin (sur la situation d'un éducateur spécialisé, d'une association de sauvegarde de l'enfance, également marin, capitaine du voilier, v. Cass. soc., 28 novembre 2002, navire Le Gloazenn, DMF 2003, pp. 847-853). Le contrat d'engagement prévoyait un travail selon l'affrètement du navire, ce qui fut sans limites lors des fêtes de Brest et Douarnenez. Il ne prévoyait aucune convention de forfait en heures ou en jours, ce que la convention collective applicable devait permettre, à l'époque. Mais en l'absence d'une telle convention collective, aucun forfait n'était envisageable, sauf celui de capitaine légalement «corvéable» de la tradition maritime.

La qualité des moyens et arguments, développés dans le pourvoi en cassation, conduit à un revirement de jurisprudence. La ratification le 27 avril 2004 de la Convention n° 180 de l'OIT du 22 octobre 1996 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, est décisive. Encore fallait-il admettre que ses articles 3 à 5 sont en droit interne d'application directe. Dès lors, la durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est en principe de huit heures par jour avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés.

- Sur l'application directe des conventions internationales.

Selon l'article 55 de la Constitution de 1958, les traités régulièrement ratifiés ont une valeur supra-législative. Il peut en résulter un contrôle de conformité à la Convention effectué par le juge quant à la compatibilité des dispositions nationales et d'une convention internationale ratifiée. Ainsi le contrat de travail dit «Nouvelle Embauche», pour les entreprises de moins de 20 salariés, créé par l'ordonnance n° 2005-893 du 2 août 2005 a-t-il été déclaré contraire à la Convention 158 de l'OIT de 1982 relative au licenciement, ratifiée par la France en 1990 (Comité d'experts pour l'application des conventions et recommandations, OIT, Genève, 14 novembre 2007 et Cass. soc. 1er juillet 2008, n° 07-44.124, Samzun c/ Linda de Wee et a. - J.M. Servais, «L'application par la France de la Convention n° 158 de l'OIT», RDT, Dalloz, 2008, n° 3, pp. 197-201). Par contre, les dispositions de la loi n° 2008-789, 20 août 2008, portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail ont été considérées comme en conformité avec les Conventions n° 98 et n° 135 de l'OIT relatives à la liberté syndicale et au droit syndical (Cass. soc., 14 avril 2010, n° 09-60426 et 09-60429, SDMO Industries, RDT 2010, n° 5, pp. 276-284, rapport J.M. Béraud, JCP-S 2010, 1264 n. B. Gauriau).

Encore faut-il que ces dispositions des conventions internationales ratifiées soient incorporées en droit national ou se voient reconnaître une applicabilité directe. Cette vertu «self executing» nécessite une précision de la norme (A. Jeammaud, «Sur l'applicabilité en France des conventions internationales de travail», Dr. soc. 1986, pp. 399-405). Les pre-

mières illustrations ont concernées la Convention 81 de 1947, relative à l'inspection du travail (Cass. crim., 22 juillet 1981, Van Wolleghem, Bull. crim., n° 237), puis la Convention 158 de 1982 relative au licenciement (Cass. soc., 29 mars 2006, Dr. soc., 2006, 641, concernant la durée d'une période de préavis et la Convention 158 de l'OIT sur le licenciement – P. Rodière, «L'influence du droit communautaire et du droit international», Dr. soc. 2008, 95).

La Convention 180 de l'OIT impose la fixation soit du nombre maximum d'heures de travail qui ne devra pas être dépassé dans une période donnée, soit du nombre minimum d'heures de repos qui devra être accordé dans une période donnée (art. 3). La norme de durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est de huit heures avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. Cela n'empêche pas que les Etats puissent prévoir l'adoption des dispositions légales ou conventionnelles, fixant les horaires normaux de travail sur une base qui ne soit pas moins favorable que ladite norme (art. 4). L'article 5 fixe un nombre maximal d'heures de travail (14 heures par période de 24 heures - 72 heures par période de sept jours) ou le nombre minimal d'heures de repos (dix heures par période de 24 heures - 77 heures par période de sept jours). Lorsque la Convention 180 est entrée en application, que le comité d'experts du BIT a commencé à examiner les premiers rapports des Etats l'ayant ratifié, les experts furent très étonnés de l'ampleur des temps de travail admis pour les marins, même s'il est rare qu'ils travaillent 70 heures par semaine, même si des congés compensent fréquemment les périodes passées à bord.

A défaut de conventions collectives conclu dans le cadre de la législation nationale, l'article 4 est d'application directe selon la Cour de cassation : la norme de durée de travail est de huit heures par jour, avec un jour de repos par semaine et les repos des jours fériés. Aucune exception n'est prévue pour le capitaine, de sorte que la ratification de la Convention 180 a mis fin à l'application des anciennes dispositions de l'article 104 CTM. Quant au repos hebdomadaire, lorsqu'il n'a pu être donné à sa date normale, il doit être remplacé par un repos de 24 heures accordé soit au cours du voyage dans un port d'escale avec l'accord du marin intéressé, soit à l'issue de l'embarquement ; les heures supplémentaires sont alors décomptées sur une période de 6 jours consécutifs (art. 2, décret n° 2007-1843, 26 décembre 2007).

2. Rupture anticipée pour faute grave.

Lors des fêtes de Douarnenez, le 20 juillet 2004, le capitaine n'a pas utilisé l'emplacement réservé, alors que la Maison des vins de Bordeaux avait affrété le navire, en vue d'une remise de médailles. Le navire, bord à bord, en quatrième position au bout de la jetée du Rosmeur avait une position gênante et dangereuse, ne permettant pas d'accueillir les invités dans de bonnes conditions. Cette annulation a même été répercutée dans la revue «Le Chasse Marée», ce qui était susceptible de ternir l'image de marque du navire et de l'association. Celle-ci n'a pas réagi fin juillet ou courant août. Le 7 septembre, le capitaine, qui a beaucoup travaillé, est absent, un matelot est en congé. Le 9 septembre, la directrice

de l'association intervient à bord avec un huissier et un serurier. Selon la cour d'appel de Rennes, le journal de bord et le journal de la machine sont incomplets, interrompus les 28 août. Il élude la cérémonie annulée le 20 juillet et la visite de l'inspecteur du travail maritime du 31 juillet. Le décret du 19 juin 1969 prévoit que le journal de mer doit comporter, outre les indications météorologiques et nautiques d'usage, la relation de tous les événements importants concernant le navire et la navigation entreprise. Les inscriptions en sont opérées jour par jour et sans blanc et sont signées chaque jour par le capitaine.

Le pourvoi reproche à la cour d'appel de confondre journal de mer, tenu pendant la navigation, et journal de bord, mais aussi de reconnaître une faute grave, alors que la première n'a pas été sanctionnée rapidement, que la seconde n'est pas essentielle, puisque le navire ne navigue plus à partir du 13 septembre, que le contrat d'engagement arrive à échéance fin septembre. Ces arguments sont retenus par la Cour de cassation : «*La cour d'appel devait rechercher si les fautes retenues, commises le 20 juillet et le 7 septembre 2004 notamment, rendaient impossible le maintien du salarié dans l'entreprise jusqu'au terme du contrat prévu le 30 septembre 2004, alors que le navire avait cessé toute activité depuis le 13 septembre 2004*». La faute grave doit rendre impossible la maintenance du salarié dans l'entreprise, même provisoirement pendant le délai de préavis par exemple (Cass. soc., 22 octobre 1991, D 1992, 189, n. J.P. Karaquillo, incompétence pédagogique d'un enseignant – Cass. soc., 16 juin 1998, Dr. soc. 1999, 949, n. J. Savatier). La faute grave est définie par ses conséquences, de manière tautologique, ce qui conduit à rechercher dans le grand catalogue de la jurisprudence les solutions semblables ou équivalentes, compte tenu des fonctions et l'ancienneté du salarié, des caractéristiques de l'entreprise. Cet arrêt est sur ce point d'un grand classicisme.

3. Responsabilité civile du capitaine de navire.

La cour d'appel de Rennes avait retenu la demande de l'employeur et condamné le capitaine à 500 euros de dommages et intérêts vis-à-vis de l'association, en raison d'une atteinte à son image, c'est-à-dire sa réputation d'armateur sans but lucratif. Sur ce point, à nouveau, cet arrêt est cassé «*La responsabilité du salarié n'est engagée envers son employeur qu'en cas de faute lourde*». Le capitaine est ici traité comme un salarié ordinaire, un salarié subordonné, exécutant les ordres et consignes de son employeur. Il n'est pas irresponsable, mais bénéficie d'une immunité relative, sauf faute lourde (E. ROBERT, *Subordination et responsabilité civile : quelle immunité pour le salarié ?*, thèse, droit, Nantes, 2008). La faute lourde est une faute quasi-intentionnelle, caractérisée par une intention de nuire (Cass. soc., 27 novembre 1958, D 1959, 20 n. R. Lindon, RTD Civ. 1959, 753, obs. J. Carbonnier - G. Couturier, «Responsabilité civile et relations individuelles de travail», Dr. soc. 1988, 407 – Cass. soc. 19 novembre 2002, Dr. soc., 2003, 168, quant aux déficits de caisse).

Concernant le capitaine de navire, il convient de distinguer sa responsabilité civile contractuelle vis-à-vis de son employeur, limitée à la faute lourde, et sa responsabilité civile délictuelle vis-à-vis des tiers. S'il est un préposé de son

commettant, il n'est sans doute pas un préposé comme les autres, mais un salarié autonome, «responsable», comme d'autres. La jurisprudence de la Cour de cassation a de grandes difficultés à se fixer depuis de longues années (M. Fabre-Magnan, *Droit des obligations, 2- Responsabilité civile et quasi-contrats*, PUF, Paris, coll. Thémis, 2^e éd., 2010).

L'assemblée plénière de la Cour de cassation avait confirmé l'immunité du préposé dans le cadre de ses fonctions (Cass. Ass. Plén., 25 février 2000, Costedoat, *Bull. Ass. Plén.*, n° 2, D 2000-673 n. Ph. Brun, JCP 2000-II-10295 concl. R. Kessous, n. M. Billiau, RTD civ. 2000-582 obs. P. Jourdain). Il s'agissait d'un pilote d'hélicoptère dont le largage d'herbicide fut emporté par le vent. N'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers, le préposé qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui a été impartie par son commettant. Dans la limite de ses fonctions, le préposé ne risque ni une action directe des victimes, ni une action récursoire de son commettant. Il semble bénéficier d'une forte immunité civile, ce qui laisse place à d'éventuelles sanctions disciplinaires, puisqu'il est sous l'autorité de son employeur (P. Bonassies, «Aspects nouveaux de la responsabilité du capitaine», *DMF* 2002, p. 3 et s.). La Cour de cassation a complété sa jurisprudence en se référant à la situation du salarié autonome, qu'il convient de distinguer du salarié vraiment, ou totalement subordonné. Un médecin anesthésiste est un salarié autonome, doté d'une indépendance professionnelle intangible dans l'exercice de son art ; dès lors, même dans l'exercice de ses fonctions, il encourt une responsabilité personnelle, laissant place à l'action subrogatoire de son commettant (Cass. civ. 1^{ère}, 13 novembre 2002, *Bull. civ. I*, n° 263). La première chambre civile de la Cour de cassation n'a pas prolongée cette jurisprudence vis-à-vis d'un médecin salarié et d'une sage-femme (Cass. civ. 1^{ère}, 9 novembre 2004, JCP 2005-II-10120 – Cass. civ. 1^{ère}, 12 juillet 2007, D. 2008, 509). Ces salariés qui agissent sans excéder les limites de leurs missions, imparties par l'employeur, n'engagent pas leur responsabilité à l'égard des tiers (P. Bonassies et Chr. Scapel, *Droit Maritime*, LGDJ, 2^e éd., 2010, n° 296 bis, pp. 212-213).

Telle n'est pas la position de la chambre criminelle de la Cour de cassation. La responsabilité personnelle du préposé est engagée en cas de condamnation pénale pour une faute intentionnelle (Cass. Ass. Plén. 14 décembre 2001, D 2002, 1317, obs. D. Mazeaud, RTDCiv. 2002, 109, obs. P. Jourdain). Un cadre du Stade de France, titulaire d'une délégation de pouvoirs en matière de santé, de sécurité et d'organisation du travail sur le chantier, est un salarié responsable (Cass. crim. 28 mars 2006, n° 05-82975, JCP 2006-G-II-10188 n. J. Mouly, RTDCiv. 2007, 135 obs. P. Jourdain, *DMF* juin 2007, n° hors série, n° 37, obs. P. Bonassies). Il est l'auteur d'une faute qualifiée en matière de sécurité, il «engage sa responsabilité civile à l'égard du tiers victime de l'infraction, celle-ci fût-elle commise dans l'exercice de ses fonctions». La seconde chambre civile de la Cour de cassation retient aussi la responsabilité personnelle du préposé en cas de faute intentionnelle ou d'infraction pénale (Cass. civ. 2^e, 21 février 2008, n° 06-21182, JCP-G 2008-I-186 – Cass. civ. 2^e, 20 décembre 2007, n° 07-1340 3, RTDCiv. 2008, 315 obs. P. Jourdain, D 2008, 1248 n. J. Mouly).

Le capitaine est certainement un salarié «autonome».

D'autre part, l'interprétation de la loi du 3 janvier 1969, sur l'armement et les ventes maritimes, classe le capitaine dans le personnel d'exploitation de l'armement. Il est inclus dans les préposés maritimes dont l'armateur est responsable (art. 3), avec une situation spécifique du fait de ses fonctions de commandement (art. 5). En cas de dommage à un tiers, le capitaine répond de toutes fautes commises dans l'exercice de ses fonctions, ce qui peut conduire à une responsabilité solidaire de l'armateur et du capitaine. Selon la cour d'appel de Rennes, «Conformément aux principes énoncés à l'article 5 de la loi du 3 janvier 1969, la faute caractérisée de négligence commise par X... dans l'exercice de ses fonctions de capitaine du navire, engage sa responsabilité civile personnelle vis-à-vis des proches de la victime, non ayants droit au sens de l'art. L 454-1 CSS». Le capitaine tirait de sa fonction et de sa qualité de représentant de l'armateur à bord, investi d'une délégation générale en matière de sécurité, le pouvoir de faire remédier à la défektivité du matériel et tenait, en outre, de sa qualité de préposé, l'obligation d'informer l'armement de la non-conformité du dispositif de protection, ce qu'il n'a pas fait, ce qui démontre qu'il n'a pas agi dans l'exercice normal de ses attributions.

La Cour de cassation retient la responsabilité du capitaine, mais substitue les motifs ; elle intervient dans le cas normal de ses fonctions. Le capitaine, auteur d'une faute qualifiée au sens de l'article 121-3, alinéa 4, du code pénal, engage, en application de l'article 5 de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, sa responsabilité civile à l'égard du tiers victime de l'infraction, cette faute fût-elle commise dans l'exercice de ses fonctions (Cass. crim., 13 mars 2007, n° 06-85422, chalutier La Normande, *DMF* 2007, 881 - P. Chaumette ; «Du capitaine responsable de la préservation du navire, de sa cargaison et de la sécurité des personnes se trouvant à bord», *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXVI, 2008, pp. 411-437). Cet arrêt confirme une jurisprudence constante. Est personnellement responsable le capitaine qui a commis une faute caractérisée exposant la victime à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer (Cass. Crim. 20 septembre 2005, navire Angélique-Émilie, *DMF* 2006 pp. 584-595, nos observations « Accident du travail maritime et responsabilité pénale » - Cass. crim. 13 mars 2007, cargo Marmara, *DMF* 2007, n° 686, pp. 893-907 n. A. Montas).

Le capitaine de navire n'est pas un salarié ordinaire, un exécutant, un simple préposé, il est un salarié ou préposé «responsable», car chargé de la sécurité du travail. La contrepartie de la responsabilité personnelle des salariés «responsables» devrait être, à notre sens, un statut leur permettant d'arrêter un travail dangereux, un chantier, une navigation, un vol, dès lors que les conditions de sécurité ne sont pas assurées comme il le souhaite. Le capitaine de navire risque un «effet de ciseaux», une responsabilité personnelle et une pression permanente, surveillée, contrôlée, en vue d'une meilleure exploitation du navire. Dans les armements professionnels, cette tension conduit à des carrières raccourcies en navigation, elles stressent et usent. Dans les autres compagnies, elles font du capitaine un bouc émissaire, responsable, mais insolvable. Sur le plan civil, une assurance professionnelle se révèle indispensable.

Pr. Patrick CHAUMETTE

O.M.I : 57^{ÈME} SESSION DU SOUS-COMITÉ DE LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

La 57^{ème} session du Sous-comité de la sécurité de la navigation s'est tenue du 6 au 10 juillet 2011 au siège de l'OMI à Londres, sous la présidence de M. Sollosi (États-Unis).

Le vice-président, M. Kostiantyn Billiar (Ukraine) était également présent. René TYL, membre de l'AFCAN, conseiller technique de la délégation française, nous en fait le compte-rendu.



LNG ADAMAWA

PROGRAMME DE TRAVAIL DU SOUS-COMITÉ NAV :

Le Sous-comité NAV a rassemblé 437 participants représentant les délégations de 66 gouvernements membres, un membre associé (Hong Kong), un représentant de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) et 114 représentants de 28 organisations intergouvernementales et non-gouvernementales. La délégation française comprenait S.E. Odile Roussel, ambassadrice, représentante permanente de la France auprès de l'OMI, ainsi que ses deux adjoints, et douze conseillers. Comme à l'accoutumée, les équipementiers maritimes étaient absents.

Trois groupes de travail ont été constitués pour examiner les différents points de l'ordre du jour :

- GT1** : organisation du trafic maritime, comptes rendus de navires et questions connexes.
- GT2** : amendements aux normes de performance des VDR et des S-VDR – questions traitées par l'UIT, y compris les questions traitées par les commissions d'études des radiocommunications de l'UIT-R – élaboration de normes de performance pour les clinomètres.
- GT3** : élaboration d'un plan d'application de la stratégie en matière d'e-navigation.

Un groupe rédaction (**DG1**) a été institué pour examiner les im-

précisions (littéralement «expressions vagues») qui figurent dans la convention Solas.

Les points de l'ordre du jour concernant les nouveaux symboles pour les aides à la navigation AIS, et l'analyse des accidents ont été examinés en séance plénière.

DÉCLARATION DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL À L'OUVERTURE DE LA SESSION

En introduction, le Secrétaire général a évoqué la campagne de lutte contre la piraterie sur les côtes de Somalie, dans le golfe d'Aden et le vaste Océan Indien menée par l'Organisation. Il a rappelé les six principaux objectifs du plan d'action élaboré par l'Organisation pour relever le défi que représentait la piraterie. Il a ajouté que les pensées et les prières du Sous-comité s'adressaient aux 554 marins de 26 navires actuellement aux mains des pirates et a souhaité leur libération sains et saufs et le retour dans leurs familles.

Rappelant le naufrage du navire de pêche tunisien au large des Kerkennah avec 750 émigrants à bord, causant la perte de plus de 150 personnes, le Secrétaire général a exprimé sa profonde tristesse partagée par les membres du Sous-comité. Il a fait part de sa peine et adressé sa sympathie au peuple japonais au lendemain du tremblement de terre et du tsunami qui avaient frappé le Japon pour les pertes humaines qui en avaient résulté.

Abordant les travaux du Sous-comité, le Secrétaire général a déclaré essentielle la mise en œuvre d'un plan stratégique concernant l'e-navigation. Ce plan doit être achevé en 2013 pour être mis en application en 2014. De même, il importait de mettre au point la version définitive des normes de performance des VDR, et de préciser les règles de la convention Solas sur la visibilité à la passerelle de navigation. La circulation des navires a été longtemps le pilier de ce Sous-comité. A ce sujet, les participants sont invités à analyser 11 propositions concernant de nouveaux dispositifs de séparation du trafic et des mesures d'organisation du trafic. Une attention particulière sera apportée à une proposition relative à la navigation dans les Bouches de Bonifacio recommandant le pilotage dans cette zone, désignée par le MEPC zone particulièrement vulnérable. Enfin le Sous-comité examinera les aides à la navigation AIS, la question des clinomètres, les effets de la circulaire MSC sur la mise à bord des pilotes et les analyses des accidents.

Le Secrétaire général a terminé en demandant de garder à l'esprit l'élément humain souligné à la fois par le MSC et le MEPC et réclamé spécialement dans leurs directives concernant l'organisation et la méthode de leurs travaux. Il a insisté sur l'importance des amendements aux normes de performance des VDR et des S-VDR, et des propositions concernant l'organisation du trafic maritime. Il a ajouté que d'autres points demandaient l'attention des délégués, notamment l'examen des expressions vagues qui figurent dans la règle V/22 de la convention Solas. Il a terminé en demandant de garder à l'esprit l'élément humain souligné à maintes reprises par le MSC et le MEPC et réclamé dans les directives du Comité relatives à l'organisation et à la méthode de leurs travaux.

EXAMEN DES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

I. ORGANISATION DU TRAFIC MARITIME, COMPTES RENDUS DE NAVIRES ET QUESTIONS CONNEXES

L'élément marquant pour la délégation française a été la présentation d'une mesure de protection relative à la navigation dans les Bouches de Bonifacio, soutenue par l'ambassadrice assistée par la Fédération française des pilotes, recommandant d'utiliser les services du pilotage pour les navires à risques passant par cette zone, déjà désignée par le MEPC 61 zone maritime particulièrement vulnérable. L'AFCAN aurait souhaité que cette recommandation concerne non seulement les navires à risques, mais aussi les navires au dessus d'un certain tonnage (plus de 500 UMS).

1. Nouveaux dispositifs de séparation de trafic (DST)

- Création de 3 dispositifs de séparation du trafic dans le Norra Kvarten en mer Baltique.
- Création de 4 dispositifs de séparation du trafic dans le golfe de Campêche au Mexique.

2. Modification de dispositifs de séparation de trafic existants

- Modification de l'actuel dispositif de séparation du trafic «Au West Hinder» et création d'une zone à éviter le long de la limite septentrionale de la zone de prudence proposée.
- Extension du dispositif de séparation du trafic «Est du Sunk», au niveau de l'accès nord de l'estuaire de la Tamise.

3. Mesures d'organisation du trafic maritime autres que les DST

- Création d'une route en eau profonde recommandée aux abords de l'Escaut pour les navires d'un TE minimal de 13,1 m.
- Création de 3 routes à double sens de circulation dans le Norra Kvarten en mer Baltique.
- Modification de la zone à éviter «Au large de la côte de Washington», extension de son application aux navires.

- Modification du texte relatif à la route en eau profonde au large de la côte de Langeland (Danemark).
- Création de 3 routes à double sens et d'une route à double sens de circulation dans le golfe de Campêche et les 3 ports de la zone.
- Création de 5 zones à éviter et de 7 zones de mouillage, y compris la modification d'une zone de mouillage existante dans le golfe de Campêche et les 3 ports de la zone.
- Recommandation, proposée par la France et l'Italie, d'une mesure de protection associée relative à la navigation dans les Bouches de Bonifacio, désignée en principe par le MEPC 61, zone particulièrement vulnérable, concernant l'utilisation des services du pilotage pour les navires passant par cette zone. La résolution A.766 (18) de l'OMI (novembre 1993) avait déjà interdit ou du moins découragé le transit par cette zone des navires transportant des matières dangereuses. La proposition vise à recommander aux capitaines de navires à risques qui franchissent les Bouches de s'assurer les services d'un pilote qualifié pour se conformer aux prescriptions relatives à la sécurité de la navigation. Étant donné que le service de pilotage franco-italien n'est pas encore opérationnel dans les Bouches, la France et l'Italie communiqueront au MSC 90 sa date d'entrée en vigueur qui devrait être fixée 2 ans au plus après son approbation finale. A l'issue de l'adoption de la mesure de protection associée par le MSC 90 en mai 2012, le MEPC 62 pourra se prononcer définitivement sur le classement de cette zone en tant que PSSA.

4. Systèmes obligatoires de comptes rendus de navires

- Amendements à l'actuel système obligatoire de comptes rendus de navires BELTREP dans la zone de trafic du Grand-Belt.
- Évaluation des systèmes obligatoires de comptes rendus de navires adoptés.

D'autres mesures ont été examinées, telles qu'une nouvelle zone de prudence dans la partie orientale du golfe de Finlande ou un nouveau DST dans la baie d'Izmit.

Les DST nouveaux ou modifiés et les autres mesures d'organisation du trafic entreront en vigueur au plus tôt six mois après leur adoption par le Comité. De même pour les amendements à l'actuel système obligatoire de comptes rendus de navires.

II. AIDES A LA NAVIGATION ET QUESTIONS CONNEXES

A. GROUPE DE TRAVAIL TECHNIQUE

1. Amendements aux normes de performances des VDR et des S-VDR

Dans le cadre du projet de révision de la résolution A.861(20) concernant les «normes de performance des enregistreurs des données du voyage (VDR)» (les normes de performance des VDR ne s'appliquant pas au-delà du 1/7/2010) l'Allemagne a proposé des amendements au projet de texte modifié de la Recommandation sur les normes de performance des VDR, et le Royaume-Uni a formulé des propositions concernant un certain nombre de définitions.

Conclusions du groupe de travail technique

Le groupe a conclu que le support d'enregistrement final devrait être constitué des dispositifs suivants :

- «un support d'enregistrement fixe», doté d'une protection contre l'incendie, les chocs et un séjour prolongé sur le fond de la mer et susceptible de conserver les données enregistrées pendant au moins 2 ans après la fin de l'enregistrement. Il est censé être récupéré sur le navire qui a coulé.
- «un support d'enregistrement insubmersible», censé flotter après naufrage, doté d'un moyen de localisation – signal de repérage/radio ralliement pendant 48h au moins au cours d'une période de 7j – et susceptible de conserver les données enregistrées pendant au moins 6 mois après la fin de l'enregistrement.

- et «un support d'enregistrement de longue durée» (instrument sur lequel les données sont enregistrées pendant au moins 30j et que l'on peut connecter à un ordinateur pour récupérer les données).

L'enregistrement des voix par le VDR devrait permettre d'entendre les paroles prononcées à tous les postes de travail en présence du bruit produit par une alarme sonore en un endroit quelconque de la passerelle. Cet enregistrement doit être réalisé par au moins deux voies d'enregistrement sonore.

Les communications VHF relatives aux opérations du navire (et non seulement les communications VHF du SMDSM) devraient être enregistrées sur une voie distincte de celle enregistrant les sons provenant des microphones placés à l'extérieur des ailerons de la passerelle.

En cas de défaillance de la source d'énergie électrique du navire, le VDR devrait continuer à enregistrer les communications vocales en passerelle pendant une période de 2 heures. Son alimentation est alors assurée par une source d'énergie de réserve dédiée au VDR.

Le VDR devrait enregistrer le mouvement de roulis du navire, et pour cela être connecté à un inclinomètre présent en passerelle ou être équipé d'un dispositif interne de mesure du roulis. La vitesse surface et la vitesse fond (quand l'information est disponible à bord) devront être enregistrées par le VDR. La configuration à jour du VDR et des capteurs auxquels il est raccordé devront être enregistrés. Les informations décrivant l'emplacement de l'interface du support d'enregistrement de longue durée et les instructions sur les moyens de s'y raccorder devront être placées à un endroit bien en vue, au plus près de l'interface du support d'enregistrement de longue durée.

Les VDR installés après le 1er juillet 2014 devront être en accord avec les normes de performance amendées. Il devra enfin être vérifié si ces modifications engendrent ou non des modifications de la norme ISO 22472, relative aux «lignes directrices pour le fonctionnement et l'installation des enregistreurs de VDR».

2. Questions traitées par l'UIT

Utilisation de la bande 495-505 kHz par le service mobile maritime pour la radiodiffusion numérique de renseignements liés à la sécurité dans le sens terre-navire

Le rapport UIT-R M.2201 (11/2010), disponible sur le site Web de l'UIT (<http://www.itu.int/publ/R-REP-M.2201/en>), décrit une méthode technique pour l'utilisation de la bande des 500 kHz pour la radiodiffusion numérique de renseignements liés à la sécurité et à la sûreté maritimes, tout en coexistant avec le système NAVTEX mondial sur 490 kHz, et 518 kHz.

Précisions sur le «statut de navigation» de l' AIS - Projet de texte révisé de la Recommandation UIT-R M.1371-4

L' AISM propose de modifier l'utilisation de certaines valeurs des 13 paramètres du «statut de navigation» dans les messages AIS :

- 0 = en route, mû par une machine,
 - 3 = capacité de manœuvre restreinte
 - 5 = au mouillage ou à quai
 - 8 = marchant à la voile
 - 9 = réservé pour utilisation future
 - 10 = réservé pour utilisation future
 - 11 = navire à propulsion mécanique remorquant sur l'AR
 - 12 = navire à propulsion mécanique poussant en AV ou remorquant à couple
 - 13 = demandant assistance
- Certaines de ces descriptions du statut de navigation diffèrent

légèrement de ce que l'on trouve dans le Règlement COLREG de 1972. Aussi propose-t-elle d'aligner les statuts de navigation 0-3-5-8 avec la COLREG 72.

L' AISM propose également de réserver les statuts de navigation 9 et 10 pour des «utilisations futures» et non plus uniquement aux navires transportant des matières dangereuses ou aux navires à grande vitesse (HSC), d'attribuer les statuts 11 et 12 (actuellement réservés pour une utilisation future) à des navires procédant au remorquage, et d'attribuer le statut 13 à des demandes d'assistance provenant de dispositifs d'homme à la mer.

Conclusion du groupe de travail technique

- Les modifications des définitions proposées pour les messages 0-3-5-8 du paramètre sont susceptibles de susciter une certaine confusion dans l'esprit des marins.
- Les modifications des définitions 11 et 12 sont considérées comme satisfaisant essentiellement à des particularités américaines, mais sans intérêt à l'échelle internationale.
- La France, soutenue par la Suède, a marqué son opposition à la modification du message 13. La demande d'assistance est en effet réalisée dans le cadre du SMDSM, dont ne fait pas partie l' AIS. La question de l'incorporation de l' AIS dans le SMDSM aux fins de la recherche et du sauvetage devra être discutée lors de la rénovation du SMDSM.

Aucune note de liaison à l'UIT pour modification de la Recommandation UIT-R M.1374-4 ne sera finalement transmise. Le Sous-comité a invité le Comité à reporter à 2013 la date souhaitable des travaux relatifs aux «Questions traitées par le Groupe d'étude de l'UIT-R».

3. Examen des interprétations uniformes de l' IACS

L' Association Internationale des Sociétés de navigation (IACS) a présenté un document (NAV 57/10) décrivant le problème qu'elle a rencontré quant aux configurations des feux de navigation selon l'Annexe I de COLREG 1972 et a proposé une solution qui a donné lieu à de longs débats.

Secteur horizontal de visibilité

Le texte de l'alinéa 9 a) i) de l'Annexe 1 de COLREG prescrit que les feux de côté du navire doivent avoir vers l'avant l'intensité minimale requise telle que décrite ainsi : «les intensités doivent diminuer jusqu'à devenir presque nulles entre 1° et 3° en dehors des secteurs prescrits».

L'interprétation de l' IACS est la suivante : les feux de côté doivent avoir l'intensité minimale requise dans la limite du premier degré vers l'intérieur, puis leur intensité doit commencer à diminuer à partir de 1° vers l'intérieur pour devenir pratiquement nulle (<10° d'intensité) au plus tard avant un angle de 3° vers l'intérieur.



Secteur vertical de visibilité

Aux termes de l'alinéa 10 a) i) «l'intensité lumineuse des feux de navigation doit être maintenue jusqu'à un angle de 5° au dessous du plan vertical».

L'interprétation de l' IACS est la suivante : l'installation des feux de côté et des feux de tête de mât peut être jugée acceptable à condition que les feux puissent être vus dans toutes les conditions normales d'assiette à une distance de 1000 m de l'AV du navire.

Conclusion du groupe de travail

A la suite de longs débats, il a été estimé qu'aucune des interprétations proposées par l'IACS et les délégations participant au groupe de travail n'apportait une solution aux problèmes soulevés par l'IACS.

Le Sous-comité a approuvé la recommandation du groupe de travail concernant la nécessité de modifier les dispositions actuelles de COLREG portant sur la visibilité des feux de côté et a invité les États Membres à soumettre des propositions de modification de la dite Règle, et l'IACS à lui soumettre toute nouvelle proposition d'interprétation uniforme qu'elle jugerait pertinente.

4. Élaboration de normes de performance pour les clinomètres

La circulaire MSC.1/Circ.1228 intitulée « Directives révisées destinées à permettre au capitaine d'éviter les situations dangereuses lorsque les conditions météorologiques et l'état de la mer sont défavorables » stipule que les renseignements sur la période de roulis et l'angle d'inclinaison sont jugés nécessaires à l'évaluation de la stabilité du navire dans ces conditions.

Le MSC 88 avait proposé d'élaborer des normes de performance pour les clinomètres et de définir les critères minimaux que doit remplir un appareil de mesure de l'angle d'inclinaison et de la période de roulis pour garantir que :

- des renseignements sur la gîte soient fournis de manière fiable à bord des navires ;
- que l'équipage puisse les utiliser pour déterminer l'effet dynamique du navire ;
- et qu'ils puissent servir aux enquêtes sur les accidents maritimes.

Le Royaume-Uni a proposé un projet de normes de performances pour les appareils de mesure du roulis. Le Royaume-Uni et l'IACS ont formulé plusieurs remarques à ce sujet.

Conclusion du groupe de travail

Le clinomètre électronique (dénomination ainsi adoptée) doit, de manière fiable, présenter les renseignements sur un dispositif de visualisation à la passerelle et comporter une surface normalisée pour la connexion à un VDR (pour l'enregistrement de l'angle d'inclinaison). Il devrait pouvoir mesurer et afficher de manière analogique :

- l'angle d'inclinaison, et déterminer l'amplitude d'oscillation de roulis du navire dans une gamme minimale de + ou - 90° (affichage limité à + ou - 45°) ;
- la durée qui sépare les valeurs maximales de l'oscillation de roulis, et déterminer la période de roulis dans une gamme minimale de 1 à 30 secondes.

Le clinomètre électronique peut éventuellement fournir un avertissement ou une alarme au dessus de certains angles d'inclinaison et en cas de détection de roulis paramétrique et synchrone (les «parametric roll» et «synchronous roll» sont des phénomènes dangereux décrits dans la circulaire citée supra).

Le Sous-comité a invité les Membres à lui soumettre des propositions faisant l'objet du document présenté par le groupe de travail lors de sa 58ème session, afin qu'il puisse mettre au point la version définitive des normes de performance à cette session.

B. GROUPE DE RÉDACTION

Examen des imprécisions qui figurent dans la règle V/22 de la Convention SOLAS, concernant la visibilité à la passerelle de navigation

La visibilité depuis la passerelle de navigation obstruée par des conteneurs arrimés au dessus de la ligne de visibilité est un problème récurrent auquel le MSC 92 a tenté de remédier en demandant au Sous-comité NAV d'élaborer des directives sur l'application de la règle V/22.

Les États-Unis, en leur qualité de coordonnateur du groupe de travail par correspondance, ont présenté pour examen le projet de texte modifié de la règle V/22 de la Convention SOLAS (visibilité à la passerelle de navigation). La Norvège a désapprouvé dans son principe l'avant-projet de règle. Le Sous-comité a passé en revue paragraphe par paragraphe le projet de texte de la règle V/22 établi par le groupe de travail par correspondance, ce qui a donné bon nombre d'échanges de points de vue à ce sujet. Après examen du rapport du groupe de rédaction constitué à sa demande, le Sous-comité a approuvé le projet de texte révisé de la SOLAS concernant les imprécisions de la dite convention, décrit dans l'annexe 7 du document NAV 57/ WP.7, résumé ainsi :

- Le poste d'où le navire est commandé («conning position») est un poste conçu pour être situé sur l'axe longitudinal, à l'AR de la fenêtre avant centrale de la passerelle, mesuré à une hauteur de 1,80 m au dessus du pont du château. Lorsque l'axe longitudinal est obstrué par une ou plusieurs structures fixes, une seconde «conning position», placée à moins de 3 m, pourra être utilisée pour satisfaire à la présente règle. Un plan indiquant le champ de vision et le poste conçu pour contrôler le navire doit être conservé à bord.
- Des moyens doivent être prévus pour garantir en permanence un champ de vision horizontal dégagé à travers les fenêtres avant de la passerelle, la vue de la surface de la mer ne devant pas être obstruée sur plus de 2 longueurs de navire (ou sur plus de 500 m)
- Le champ de vision horizontal depuis la «conning position» doit représenter un arc d'au moins 225°, qui s'étend depuis l'avant jusqu'à 22°,5 sur l'AR du travers. Aucune zone aveugle ne doit dépasser 10°. Le champ de vision depuis le poste de barre doit représenter un arc de 60° au moins de part et d'autre de l'axe du navire.
- D'autres mesures concernent les bords inférieur et supérieur de la passerelle, et l'inclinaison des fenêtres. (Aucune prescription particulière en faveur de l'utilisation des hublots tournants, des essuie-glaces de dégivrage etc.. n'est émise).
- A bord des navires qui transportent, sur l'AV de la timonerie, une cargaison qui limite la visibilité depuis la «conning position», le capitaine doit pouvoir vérifier que la visibilité due aux conditions de chargement avant le départ est conforme à la présente règle en se fondant sur des plans de chargement, des conditions de chargement, des calculs réalisés à l'aide d'un programme informatique de chargement dynamique ou d'autres méthodes.
- La règle V/22, telle qu'amendée, s'appliquera aux navires neufs après le 1^{er} juillet 2014.

Le Sous-comité a décidé d'envoyer le projet de texte révisé au Comité pour approbation et adoption, le cas échéant.

III. ÉLABORATION D'UN PLAN D'APPLICATION DE LA STRATÉGIE EN MATIÈRE D'E-NAVIGATION

«L'un des enjeux de l'e-navigation est d'absorber des flux d'information de plus en plus fournis sans opérateur supplémentaire, à bord comme à terre, tout en utilisant cette information pour améliorer sécurité et sûreté. Cependant il ne faut pas oublier que la sécurité de la navigation, en principe au cœur de ce concept, ne peut pas être envisagée sans tenir compte du facteur humain. Or, il semble que celui-ci ne soit pas suffisamment intégré dans le développement de l'e-navigation. Le danger serait de considérer qu'il est possible de prendre toutes les décisions à terre en lieu et place du capitaine». (Commandant F.Laffourcrière, délégué du Nautical Institute à l'OMI).

Nota : Le président du groupe de travail n°3 a demandé à tous les délégués «d'être un peu plus réactifs et de collaborer un peu plus avec le groupe de travail par correspondance pour le développement de l'e-navigation».

Le Sous-comité a examiné plusieurs documents soumis par :

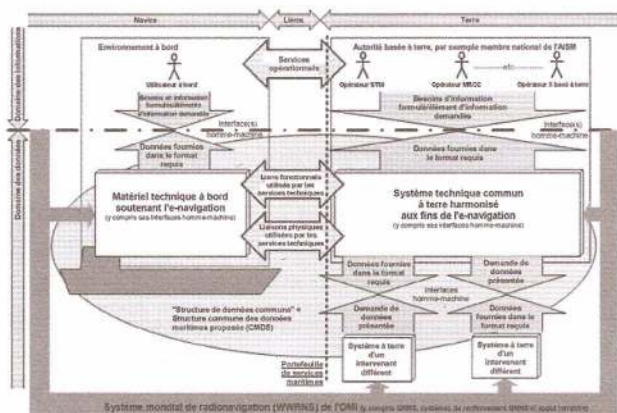
- la Norvège, contenant le rapport du Groupe de travail par correspondance,
- l'OHI sur l'évaluation de la disponibilité des cartes électroniques de navigation,
- la Corée sur la nécessité d'un système fiable de détermination de la position compte tenu d'un cas de défaillance du signal du GNSS et sur les préférences des utilisateurs quant à leurs besoins et aux fonctions à mettre en œuvre en priorité,
- l'AISM sur les systèmes de localisation, de navigation et de synchronisation (systèmes PNT) résistants,
- le Japon sur la marche à suivre proposée pour faire progresser la mise au point d'une méthode d'évaluation de la convivialité du matériel de navigation,
- le Royaume-Uni sur les systèmes PNT résistants et l'étude d'options possibles en matière de localisation, soumise à titre d'exemple,
- l'Australie sur les observations concernant les systèmes PNT résistants.

Examen du rapport du groupe de travail par correspondance (NAV 57/6), soumis par la Norvège :

Mesures que le Sous-comité a été invité à prendre :

1. Avaliser l'architecture de l'e-navigation

L'architecture de l'e-navigation, approuvée lors du NAV56, a fait l'objet d'améliorations. La nouvelle architecture proposée se base sur des flux d'informations et de données, des interactions entre les applications d'interfaces-utilisateurs.



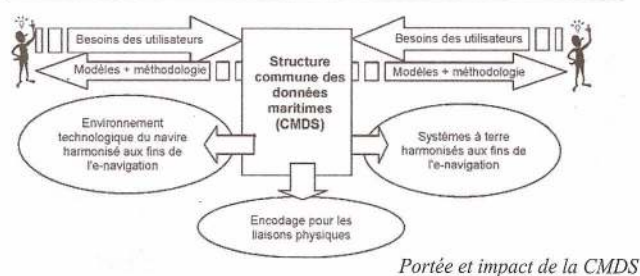
La figure de la nouvelle architecture définit deux caractéristiques supplémentaires importantes :

- la structure commune des données maritimes (CMDS), qui couvre l'ensemble de l'axe horizontal,
- le Système mondial de radionavigation (WWRNS).

Après plusieurs commentaires de la part du Royaume-Uni, des Pays-Bas, du Canada et de la France, l'architecture de l'e-navigation proposée par le groupe de travail a été approuvée provisoirement et sera envoyée au Sous-comité COMSAR 16 pour approbation.

2. Approuver la façon dont la structure commune des données maritimes (CMDS) pourrait être mise au point

La figure suivante illustre les relations fonctionnelles de cette structure et la façon dont la CMDS serait créée, sur la base des besoins des utilisateurs.



La structure proposée a été approuvée à l'unanimité sans commentaire ni modification.

3. Adopter la norme S-100 de l'OHI comme référence en vue de créer un cadre pour l'accès aux données et aux services d'information relevant de la SOLAS

Le modèle de base de données S-100 de l'OHI a été approuvé sans commentaires ni modifications.

4. Constituer un Groupe OMI/OHI d'harmonisation de la modélisation des données.

Proposition approuvée.

5. Mettre au point le portefeuille de services maritimes.

Les besoins des utilisateurs ont été identifiés et répartis comme suit :

- opérations portuaires
- opérations dans des zones côtières ou resserrées
- voyages transocéaniques
- opérations au large
- opérations dans les zones arctiques, antarctiques et reculées

Les systèmes de bord intégrés sont une plate-forme essentielle pour satisfaire aux prescriptions relatives au « matériel de bord de l'e-navigation » et le perfectionnement de systèmes tels que le système de navigation intégré (INS) ou le système de passerelle intégré (IBS).

Après la proposition de la Norvège de favoriser le fait que les portefeuilles de services soient évolutifs et adaptés à chaque situation et à chaque pays, cet item a été approuvé.

6. Prendre note de l'analyse des lacunes opérationnelles, techniques et réglementaires, et des lacunes liées à la formation, qui est menée actuellement.

L'analyse des lacunes est menée dans le but d'identifier des solutions pratiques en matière d'e-navigation. Les lacunes énumérées ci-dessus ont été analysées et discutées au sein du groupe de travail et en particulier la vulnérabilité d'un système uniquement basé sur le GNSS (voir texte complet).

Le président du Sous-comité a conclu qu'il était trop tôt pour prendre des décisions au sujet des défaillances du GNSS et de finir le système le plus performant ou le plus fiable pour être imposé comme « back-up » du GPS. Il faudra continuer l'analyse des lacunes et réaliser davantage d'études techniques et de coûts risques/avantages pour pouvoir déterminer la meilleure solution et pouvoir être en mesure d'imposer aux utilisateurs un système fiable et pas trop coûteux.

7. Poursuivre l'analyse des lacunes.

Les délégués sont invités à collaborer avec le groupe de travail par correspondance, celui-ci devant terminer cette étude à la fin août 2011, pour présentation au NAV 58.

8. Formuler des observations préliminaires au sujet des grandes lignes du projet de plan de mise en œuvre de la stratégie, et approuver le rapport dans son ensemble.

Le MSC 86 avait ordonné la mise au point d'un plan final de mise en œuvre de stratégie en matière d'e-navigation (document MSC 86/23/4). Les discussions au sujet de ce document ont été nombreuses (Corée, ISC, Allemagne, IEC, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Japon, France, EC, IALA).

- Concernant la proposition de la Corée de standardiser des lignes directrices à l'intention des industriels intéressés par l'élaboration des programmes et logiciels nécessaires à l'élaboration de l'intégration de l'e-navigation sur les navires, la plupart des intervenants ont été partisans de laisser le concept de l'e-navigation évoluer librement et les industriels développer des solutions sans la contrainte de standards. Aujourd'hui, tous les équipements qui vont faire partie de l'e-navigation (AIS, GPS, ECDIS, Radar, Gyrocompas etc..) sont parfaitement définis par des normes précises, et les nouveaux équipements le seront aussi. Une fois l'architecture et le concept de l'e-navigation approuvés, il sera temps de penser à développer des standards.
- Le Japon considère que l'évolution de l'e-navigation se réalisera par le biais des simulateurs.
- La France a proposé de faire plusieurs séries de tests différents après et avant l'intégration de l'e-navigation sur les navires, et a demandé de commencer à réfléchir au sujet des tests qui pourraient être réalisés.
- De son côté, l'EC en train de développer un projet similaire, le «Européen-e-maritime» propose de faire les tests/simulations et de partager les résultats avec l'OMI dans le but de faire évoluer les deux projets en même temps et de manière coordonnée. Pour faire évoluer correctement les technologies, il faut avoir un contact très étroit avec les utilisateurs et les parties prenantes.

En conclusion, il a été défini que la mise en œuvre de l'e-navigation imposerait un système modulaire permettant l'évolution et l'intégration de futures technologies. Il a été laissé au groupe de travail par correspondance l'analyse des futurs besoins d'élaboration de normes de performance à l'aide d'une méthode globale. Afin d'inciter les industriels et les différentes parties prenantes à s'intéresser à l'e-navigation, le président du Sous-comité a invité tous les représentants à faire des conférences et à diffuser au maximum le concept de l'e-navigation dans leurs pays respectifs. Le président du Sous-comité a remercié l'EC de son offre et a affirmé qu'elle serait évaluée et coordonnée pour une future collaboration OMI-EC afin de faire évoluer l'e-navigation. Il a été reconnu que le seul moyen d'intégrer correctement l'e-navigation sur la passerelle des navires, tout en tenant compte des besoins des utilisateurs, se ferait au travers du développement des simulateurs (proposition du Japon). Cependant la

validation finale d'une telle intégration ne pourrait être réalisée qu'au travers de l'évaluation en situation réelle.

Examen du document NAV 57/6/5 (Japon)

Le document propose une marche à suivre pour faire progresser la mise au point d'une méthode d'évaluation de la convivialité du matériel de navigation.

Le président du Sous-comité a remercié le Japon pour ce document dont les propositions seront prises en compte pour l'évolution de l'e-navigation et a demandé à tous les représentants de continuer à apporter des idées qui puissent être utiles pour l'e-navigation.

Examen du document NAV 57/5/1 (UIT)

Le document concerne l'utilisation de la bande de fréquences 495-505 kHz par le service mobile maritime pour la radiodiffusion numérique de renseignements liés à la sécurité et à la sûreté dans le sens terre-navire.

Il a été convenu que le NAVTEX et l'e-navigation pourront coexister dans la bande de fréquences 495-505 kHz et il sera demandé au Sous-comité de procéder à la demande officielle d'assignation de ces fréquences pour l'e-navigation.

Le Sous-comité a invité le Comité à approuver le plan de travail commun proposé par les Sous-comités COMSAR, NAV et STW pour la période 2012-2014 et à reporter à 2014 la date d'achèvement prévue des travaux sur la question intitulée «Élaboration d'un plan d'application de la stratégie en matière d'e-navigation».

Le Sous-comité a reconduit le groupe de travail par correspondance dont les travaux seraient coordonnés par la Norvège.

IV. ÉLABORATION DE PRINCIPES ET DE NOUVEAUX SYMBOLES POUR LES AIDES A LA NAVIGATION AIS

Le MSC 86 avait jugé prioritaire la question des «nouveaux symboles représentant les aides à la navigation AIS» et demandé au Sous-comité d'engager des travaux à ce sujet dont l'échéance est souhaitée en 2013.

Le Sous-comité a examiné les documents du Japon, de la Chine et de l'AIMS. Les délégués et observateurs se sont montrés favorables à l'idée d'élaborer une politique et de nouveaux symboles représentant les aides à la navigation AIS, et ont ajouté qu'il était nécessaire de traiter également de la question des symboles cartographiques conjointement avec l'OHI.

Considérant que l'on ne disposait pas de renseignements suffisants pour faire des progrès notables, le Sous-comité a décidé de constituer un groupe de travail par correspondance, dont le Japon serait le coordonnateur, chargé d'élaborer un premier projet de politique pour les aides à la navigation AIS.

V. ANALYSE DES ACCIDENTS

Le constat tiré d'accidents de navigation pendant le pilotage a soulevé la question des rapports entre capitaines et pilotes. S'agissant du projet d'une circulaire MSC à ce sujet proposée par les Bahamas, l'AFCAN considère que la résolution A.960 de l'OMI traite largement de ces problèmes et en particulier des échanges de renseignements entre le capitaine et le pilote et insiste sur la nécessité de la présence sur la passerelle d'un homme de barre et d'un officier.

A la suite de l'envoi pour examen par le FSI 19 de 3 rapports d'accidents concernant les PC Chicago Express⁽¹⁾ et Beluga Sen-

sation⁽²⁾ et le navire de croisière Black Watch⁽³⁾, le Sous-comité a insisté sur le fait que les capitaines et les équipes de quart devraient disposer de directives sur les mesures à prendre pour éviter de tels incidents. Le Sous-comité a aussi noté que les rapports d'enquête consultés par le groupe de travail par correspondance sur l'analyse des accidents dans le Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) indiquaient que la plupart des accidents avec pilote à bord avaient lieu en rivière ou en zone côtière, donnant lieu à des abordages ou des échouements dont la cause était imputée en particulier à un manque de communication entre le pilote et la passerelle.

Le Sous-comité a examiné le document des Bahamas (NAV 57/9) dans lequel les Bahamas rendaient compte d'un certain nombre de constats d'accidents de navigation qui se sont produits pendant le pilotage et proposaient d'élaborer une circulaire MSC concernant la navigation avec pilote à bord. Pour cela, ils s'appuient sur 2 rapports d'accidents : le Crete Cement⁽⁴⁾ et le Peterfield⁽⁵⁾, deux navires battant pavillon des Bahamas. Dans ces 2 cas, selon les Bahamas, il n'y aurait pas eu une bonne communication entre le pilote et le capitaine. Les Bahamas ont proposé 3 recommandations dans ce contexte, concernant le «pilotage plan passage», le pilote à la barre, manuelle ou automatique et la communication pilote/passerelle.

Le Sous-comité a examiné le document NAV 57/9/1 dans lequel l'IMPA faisait part de son inquiétude au sujet de la proposition des Bahamas. L'observateur de l'IMPA conteste la lecture des incidents faite par les Bahamas d'autant plus que les conclusions de l'enquête du BEA au sujet du Peterfield ne sont pas encore connues. De plus, la présentation de l'accident du Crete Cement⁽⁶⁾ contient de nombreuses inexactitudes. De toute façon, dans ces deux accidents, rien n'indique qu'une absence de communication entre le pilote et la passerelle ni qu'un plan de traversée plus détaillé ou soumis plus tôt aurait pu éviter l'accident. Bien au contraire, le document soumis par les Bahamas laisse entendre que les facteurs déterminants dans les 2 accidents sont un manquement de l'équipe passerelle à participer efficacement à la conduite du navire selon les indications du pilote, en contradiction avec les règles établies de la gestion des ressources humaines à la passerelle (code STCW). A ce sujet, il serait souhaitable de s'assurer que les effectifs réglementaires et les règles élémentaires et d'entraînement des équipes passerelles ne soient pas «oubliés» par certains États du pavillon en faisant porter l'attention sur le travail des pilotes. L'IMPA a rappelé que la résolution A.960 ou les amendements STCW de Manille s'étaient étendus largement sur la façon dont les équipes passerelle et les pilotes pouvaient collaborer au mieux à la réalisation de l'objectif commun qu'étaient la sécurité et l'efficacité de la navigation du navire. Aussi l'IMPA ne pouvait-elle souscrire aux conclusions présentées par les Bahamas devant faire l'objet d'une nouvelle circulaire.

Seules les Îles Marshall ont appuyé la proposition des Bahamas. La délégation norvégienne a suggéré de porter la circulaire FSI concernant les questions de sécurité en rapport avec l'intégration des pilotes dans les équipes passerelle non seulement aux administrations chargées de procéder aux enquêtes mais aussi aux autorités de pilotage et aux compagnies de navigation. En accord avec le document de l'IMPA, la Norvège n'a pas accepté la teneur de la circulaire proposée par les Bahamas. La majorité des délégations, et en particulier celles du Brésil, du Canada, du Turquie, de l'Allemagne, de la France, de l'Espagne, de la Suède, de l'Australie, du Kenya, des USA, du Nigeria, de la Corée, du Panama, ont indiqué qu'elles jugeaient suffisantes les recommandations et directives existantes et qu'une nouvelle circulaire n'était pas justifiée.

En conclusion, le Président a noté qu'il y avait un consensus disant qu'il était inutile d'établir à ce stade une circulaire ou autre document. Néanmoins, il a ajouté qu'il ne fallait pas se détourner

de la question, le navire en zone de pilotage étant confronté à grand nombre de risques.

1 - Décès d'un homme d'équipage par fort roulis

2 - Manque de concentration à la passerelle

3 - Rupture d'amarrage par fort vent

4 - Échouement dans le Fjord d'Oslo

5 - Échouement après avoir quitté Kitimat sur la côte ouest du Canada

6 - Le rapport d'enquête a établi que le fait que l'officier de quart était occupé à d'autres tâches au moment de l'événement était la principale cause de l'accident.

VI. DIVERS

Avancement des travaux de la CEI relatifs à l'élaboration de normes

L'UIT-R a introduit de nouveaux messages permettant à l'AIS à bord du navire de transmettre des renseignements complémentaires aux comptes rendus de position réguliers, et un nouveau message correspondant à un compte rendu de position plus succinct destiné à la détection par satellite des AIS. La CEI informe qu'une norme relative au matériel LRIT du bord, intitulée « norme de performance et prescription fonctionnelle révisée applicable à l'identification et au suivi des navires à grande distance », est actuellement en cours de production.

Anomalies de fonctionnement identifiées dans le cadre des ECDIS.

A la suite de la découverte d'anomalies dans un certain nombre d'ECDIS, l'OHI a rendu compte au MSC 89 des conclusions d'un atelier organisé pour examiner ces questions. Le MSC 89 a décidé de renvoyer la question de ces anomalies au NAV 57 pour examen et avis. La délégation du Royaume-Uni a noté 3 anomalies dans le contexte des ECDIS et proposé de prendre des mesures dans 5 domaines d'activité. L'OHI a diffusé une ENC test à tous les navigateurs utilisant des ECDIS. Le président a indiqué qu'il n'appartenait pas au Sous-comité de créer un organe d'expert ou un groupe de travail ad hoc, cette décision devant venir du Comité.

Demande de précisions au sujet de l'emport de lochs pour les navires d'une JB égale ou supérieure à 50 000 GT

Dans le cas de navires pour lesquels une mesure de la vitesse surface et une mesure de la vitesse fond (navires d'un JB = ou > 50 000 GT) est requise, le groupe de travail s'est prononcé en faveur de 2 dispositifs de mesure distincts. Un projet d'amendement à la résolution MSC.96 (72) – Normes de performance des lochs (Speed and measuring distance)- a ainsi été validé en accord avec cette interprétation.

Le Sous-comité a décidé de formuler une circulaire MSC informant les parties intéressées. Cet amendement ne concernera que les nouvelles constructions ou rénovations de navires.

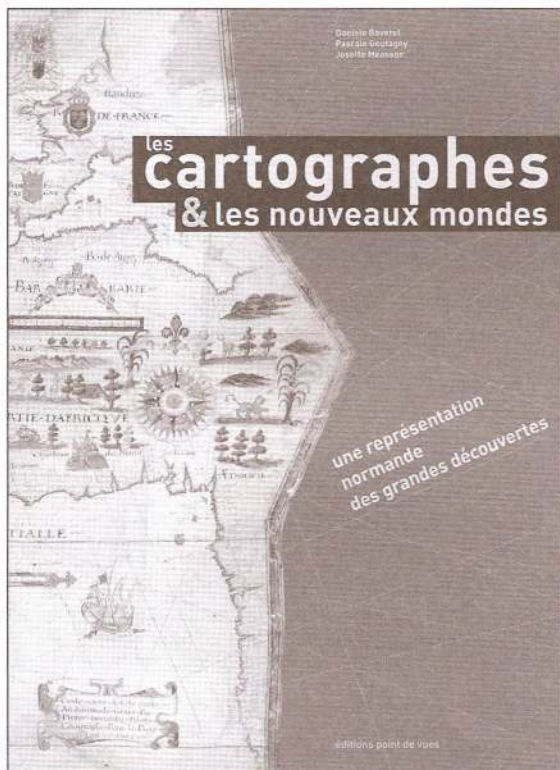
Le Sous-comité a examiné les documents suivants :

- les dispositifs d'embarquement prescrits pour les pilotes (affiche révisée)
- la création de la Commission hydrographique régionale de l'Arctique
- les services de trafic maritime dans les Bouches de Bonifacio
- la visibilité à la passerelle de navigation dans le cas de la transformation d'un pétrolier à simple coque en pétrolier à double coque
- le système d'information et de surveillance du trafic maritime dans les eaux polaires du point de vue de la sécurité
- le rapport d'accident concernant l'échouement à proximité du port de Xiamen du CMA CGM LIBRA alors qu'il utilisait une carte électronique de navigation (ENC). La Chine a invité le Sous-comité à prendre note des renseignements fournis et insisté sur la nécessité de mettre à jour les ENC
- le nouveau projet d'inforoute maritime régionale dans les mers de l'Asie de l'Est

R.TYL, membre de l'AFCAN

LES CARTOGRAPHES ET LES NOUVEAUX MONDES

Alain

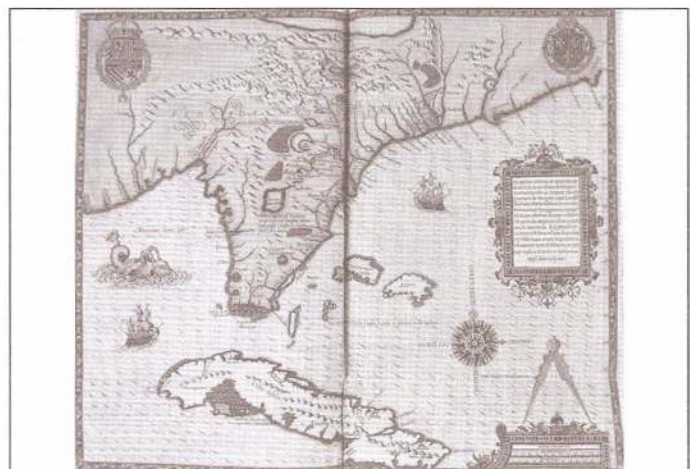
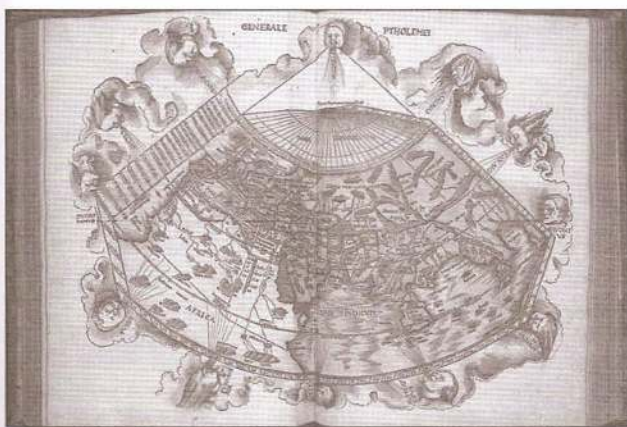


Voici un livre de 256 pages présentant les 12 grandes cartes et leurs auteurs au travers de deux siècles d'évolution cartographique, accompagnées de textes retraçant la genèse, le contexte et l'histoire de chacune de ces œuvres. Les textes présentent également les découvertes mathématiques et rappellent les principes de la cartographie de cette époque. Le coffret comprend 4 cartes de 50 x 70 cm et 4 cartes de 100 x 70 cm afin de permettre aux lecteurs un accès direct aux nombreux détails dont elles sont constituées.

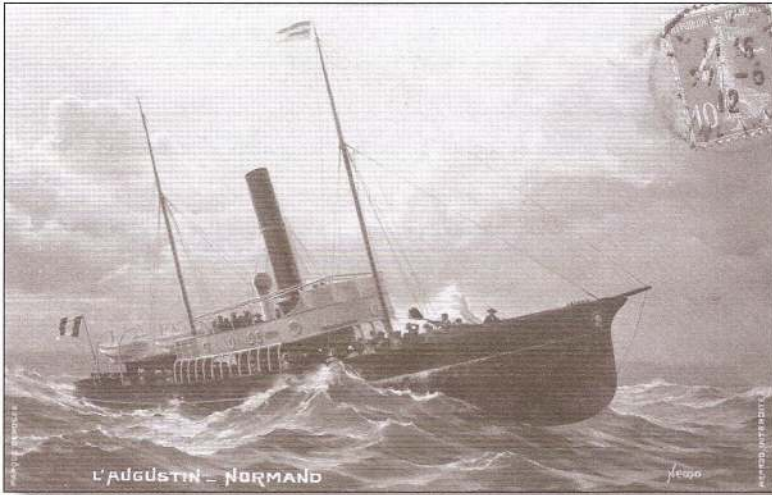
Ce livre est le résultat d'une étude menée par Danièle Baverel, Pascale Goutagny et Josette Méasson, trois spécialistes sur les représentations du monde aux XVI^e et XVII^e siècles à travers la cartographie ornementale normande.

En France, au XVI^e siècle, c'est principalement en Haute Normandie que la théorie de la navigation est enseignée. Les pilotes de Dieppe rapportent de leurs expéditions lointaines des renseignements nautiques et des observations. L'abbé Pierre Desceliers, dont plusieurs cartes sont reproduites dans l'ouvrage, passe pour être le fondateur de l'école dieppoise d'hydrographie. Les maîtres de cette école élaborent les cartes les plus précises de leur époque.

On peut se procurer cet ouvrage aux éditions Point de Vue - 2 rue de Thuringe - 76240 BONSECOURS
www.pointdevues.com - contact@pointdevues.com



LES BATEAUX DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE ET LEURS BOTTES SECRÈTES



Avant la mise en service du bac de Berville (ou du Hode) en 1930, il y avait un certain nombre de liaisons maritimes entre Le Havre et le Calvados, connues comme le bateau du Havre dans le Calvados, ou le bateau d'Honfleur, de Trouville ou Ouistreham en Seine-Inférieure.

Contentons-nous de la liaison Honfleur-Le Havre, Honfleur au débouché de cette grande région cidricole qu'est le Pays d'Auge, et le Havre port et cité industrielle où le cidre est la boisson principale. Ne négligeons pas dans ce même circuit, le Calvados, dont on parle peu au Havre, mais bien présent dans le «p'tit sou» servi dans de nombreux cafés sur la route de l'embauche matinale des ouvriers et dockers. D'où un transport de cidre dans des fûts ou tonneaux appelés bottes qui en ce lieu et à cette époque contenaient 1000 litres et surtout dans des 1/2 bottes de 500 litres.

En Seine-Maritime, et en particulier au Havre, on garde le souvenir des dépotayers, ces commerces qui recevaient cidre et calva en

fûts pour les revendre au détail, c'est-à-dire en pots. Des mesures qui ont été utilisées jusqu'aux environs de 1950.

Les bottes étaient fabriquées par des tonneliers du Pays d'Auge qui utilisaient les bois de la forêt de Saint-Gatien, un travail un peu de série. Pour vérifier le contenu de ces fûts, les gabelous utilisaient une jauge graduée de 10 en 10 litres qu'ils plongeaient dans la botte.

De fins tonneliers, bien dans l'esprit du pays, eurent l'idée, par un profil particulier d'un certain nombre de douves, d'ovaliser le ventre du fût, aplatisant le côté de la bonde, ce qui donnait une lecture erronée de la jauge, la botte sensée contenir 1000 litres en contenant 1250 et la 1/2 botte de 500 litres en contenant 600.

Beaucoup de discrétion entourait cette pratique qui semble avoir été utilisée au début du siècle dernier, sans doute pendant un temps assez court, mais peut-être plus longtemps avec une ovalisation bien moins rentable.

Cdt Yves CHARLOT

CHAVIREMENT DE MINÉRALIERS CHARGÉS DE SAPROLITE, AVEC PERTE DE VIES HUMAINES

RÉSUMÉ DE BIMCO NEWS DU 12/10/2010, UK P&I Club LP BULLETIN 602, NEPIA SIGNALS N°69

Traduction libre de MARS 201107 (Mariners' Alerting and Reporting Scheme) par le Cdt J.P. Dalby

Récemment, deux vraquiers chargés de minerai de nickel indonésien (connu aussi sous le nom de latérite de nickel, minerai de nickel latéritique, limonite ou saprolite, et habituellement chargé en Indonésie ou aux Philippines) ont sombré en mer causant des victimes.

Les méthodes standard pour déterminer le point de liquéfaction (FMP Flow Moisture Point) de cargaisons qui peuvent se liquéfier, comme indiqué dans le Code Maritime International Pour les Cargaisons Solides en Vrac (IMSBC International Maritime Solid Bulk Cargoes Code), furent tout d'abord développées pour des cargaisons homogénéisées de concentrés métalliques, tandis que le minerai de nickel est un mélange de très fines particules de type argileux et de morceaux de cailloux plus gros et de différentes tailles. Qui plus est, les concentrés métalliques ont des teneurs en humidité d'environ 10 pour cent, tandis que le minerai de nickel a souvent une teneur en humidité de 25 à 40 pour cent. Ces problèmes font qu'il est difficile de tester le minerai de nickel pour déterminer les paramètres de liquéfaction.

De sérieux doutes ont été émis sur l'exactitude des données de la limite d'humidité pour le transport (TML Transportable Moisture Limit) et de la teneur en humidité (MC Moisture Content) qui sont données aux commandants aux ports de chargement de minerai de nickel. Dans bien des cas, la prise d'échantillons et les tests sont effectués sur place par le laboratoire de la mine et les certificats précisent uniquement que le matériau a été testé selon la méthode de la table de fluage (FTT Flow Table Test) du code IMSBC et qu'il est correct. Aucuns chiffres pour le point de liquéfaction (FMP) et la limite d'humidité pour le transport (TML) ne sont indiqués bien que la teneur moyenne en humidité (MC), qui est inutile sans la limite d'humidité pour le transport (TML), soit donnée. De plus, les vérifications effectuées sur les échantillonnages et les méthodes de tests de ces mines ont toujours révélé des déficiences graves, rendant les valeurs certifiées par les chargeurs dénuées de sens.

Si le test "de la boîte de conserve" effectué par le bord indique la probabilité de migration de l'humidité et de liquéfaction, la cargaison entière doit être considérée comme dangereuse à transporter

sans se soucier des certifications du chargeur. Dans de nombreux cas des cargaisons de l'annexe A – celles qui sont susceptibles de se liquéfier – les armateurs sont confrontés au choix soit d'accepter les valeurs certifiées par les chargeurs en sachant qu'elles peuvent ne pas être fiables, soit d'être confrontés à une coûteuse investigation et un refus de la cargaison avec les conséquences légales qui en découlent. Ces actions sont bien au-delà des connaissances techniques et des aptitudes du commandant et d'un inspecteur cargaison normal, et seule l'intervention d'un expert tant à la mine qu'au port peut permettre d'effectuer l'échantillonnage et les procédures de certification nécessaires pour assurer la sécurité de la cargaison, de l'équipage et du navire.

Dans une affaire récente, on a constaté que la mine, en violation manifeste du code IMSBC, n'effectuait pas de tests de routine des stocks avant le chargement, mais au contraire les effectuaient pendant le chargement. Cette donnée était fournie non pas au commandant du navire en chargement mais au commandant du navire suivant. A leur tour, les résultats de la cargaison de ce navire étaient donnés au navire suivant et ainsi de suite. En raison de cette pratique illégale, le commandant ignorait totalement qu'il transportait une cargaison pour laquelle la documentation était délibérément fautive, et qu'en dépit de valeurs acceptables sur le certificat, la cargaison pouvait très bien se liquéfier et risquer de faire chavirer le navire.

L'intervalle entre la prise d'échantillon, les tests puis le chargement ne doit pas dépasser sept jours. Si la cargaison a été exposée à des pluies importantes ou quelque forme d'humidité entre le moment du test et le chargement, des tests supplémentaires doivent être effectués pour s'assurer que la teneur moyenne en humidité (MC) est toujours inférieure à la limite d'humidité pour le transport (TML) de la cargaison, qui est généralement fixée à 90% du point de liquéfaction (FMP). Les marins doivent se rappeler la relation simple : $MC < TML < FMP$. Teneur moyenne en humidité (MC) < limite d'humidité pour le transport (TML) < point de liquéfaction (FMP). Ce n'est que si la teneur moyenne en humidité (MC) est d'une manière significative inférieure à la limite d'humidité pour le transport (TML) que la cargaison peut être considérée comme non dangereuse à charger. Il est aussi important de ne pas confondre

la teneur moyenne en humidité (MC) commerciale avec le point de liquéfaction (FMP). Même si un réceptionnaire peut accepter de recevoir une cargaison avec 35 pour cent de teneur en humidité en poids, cela ne peut être accepté par le navire que si c'est bien en-dessous de la limite d'humidité pour le transport (TML).

Dans le laboratoire, le point de liquéfaction (FMP) est déterminé en ajoutant de l'eau à un échantillon de minerai de nickel, provenant du stock, jusqu'à ce l'on obtienne liquéfaction. La méthode de la table de fluage (FTT) implique la préparation sur la table de fluage d'un échantillon en forme de cône tronqué. La table de fluage est alors élevée et laissée retomber d'une hauteur déterminée. Cette procédure simple est répétée jusqu'à 50 fois, le comportement de l'échantillon conique est observé pour vérifier si une déformation plastique s'est produite. Cependant le code IMSBC indique que la méthode peut "ne pas donner de résultats satisfaisants pour les matériaux à teneur élevée en argile", ce qui veut dire qu'il faut être très prudent lorsqu'on effectue le test pour du minerai de nickel.

L'annexe 2 du code IMSBC (2009) précise : " Un état de liquéfaction est considéré comme atteint lorsque la teneur en humidité et le compactage de l'échantillon produisent un niveau de saturation tel qu'une déformation plastique se produit. A ce moment là les bords moulés de l'échantillon peuvent se déformer donnant un profil convexe ou concave".

La figure 1 montre la forme d'un échantillon conique pour un échantillon en dessous du point de liquéfaction (FMP), tandis que la figure 2 montre la forme d'un échantillon conique après un test avec environ 31 pour cent de teneur en humidité (MC). Malgré la déformation du cône, avec une expansion du cône de plus de 6mm, il fut considéré comme en dessous du point de liquéfaction (FMP). L'échantillon n'a pas été refusé jusqu'à ce le diamètre du cône ait énormément augmenté de 20mm, comme indiqué sur la figure 3, avec une valeur de 33,8% pour le point de liquéfaction (FMP). La mine fut incapable de donner les raisons de son changement de méthodologie, changement qui ignorait tous les indicateurs d'un état de liquéfaction (voir page 300 du code IMSBC: Éditeur), et autorisa le chargement d'une cargaison plus humide avec un risque accru pour le navire.



Figure 1 : *Forme typique d'un cône d'échantillon avant le test.*



Figure 2 : *Changement de forme du cône échantillon après le test, correspondant à une augmentation de diamètre de 6,5mm*



Figure 3 : *Cône échantillon après test avec augmentation de 20mm à la base*



Figure 4 : *Minerai de nickel latéritique liquéfié*

RUPTURE DU GARANT D'AMENAGE DE LA COUPÉE

Traduction libre de MARS 201065 (Mariners' Alerting and Reporting Scheme) par le Cdt J.P. Dalby

A l'approche d'un canal qu'il devait franchir, le navire avait préparé la coupée tribord pour faciliter la montée à bord de l'Immigration, des douaniers, des agents, des shipchangers etc. et d'embarquer les pilotes du canal. Tous ces mouvements se déroulèrent sans aucun problème en toute sécurité, après quoi l'équipage commença à remonter la coupée pour la positionner dans son emplacement en vue de l'entrée dans la première écluse. Lorsque la coupée fut montée au niveau du pont principal et commencée à être cantée, le fil d'acier se rompit brutalement à environ deux mètres de l'œil de fixation du garant, sur le tronçon du réa du palonnier. La coupée s'affala et resta en pendaison verticalement le long du bord. Heureusement il n'y eut pas d'accident de personne. La coupée fut remontée et saisie, et le fil d'acier fut remplacé par un rechange neuf. Par précaution, le garant de la coupée bâbord fut soigneusement inspecté et on constata une déformation (écrasement) dans la même zone. Ce garant fut aussi remplacé et un test de hissage et d'essai statique en charge fut effectué avec succès sur les deux coupées.

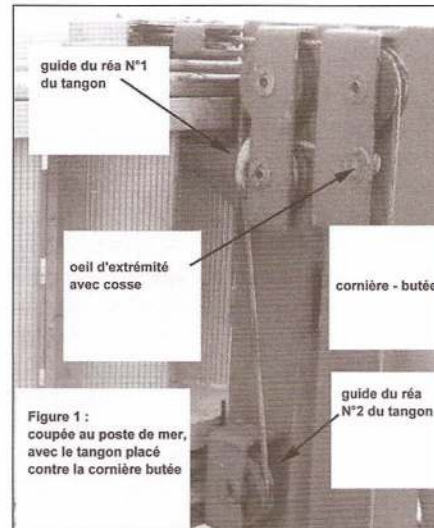
L'analyse de l'accident ne fit apparaître aucune preuve de violation des règles compagnies ou réglementaires; cependant il y avait non respect des conseils donnés par le chapitre 18.6 du Code de Procédure de Sécurité au Travail, qui demande un entretien périodique des équipements des moyens d'accès à bord.

CAUSE INITIALE/ FACTEURS CONTRIBUTIFS.

1. Les procédures compagnie ne donnent pas de consignes précises sur la façon de conduire l'entretien périodique / contrôle de l'état des coupées, y compris les garants d'amenage, sauf à indiquer que l'inspection doit être effectuée par une personne responsable.
2. Les procédures compagnie exigent un contrôle général de l'état des coupées à chaque mise en service, cependant elles n'indiquent pas spécifiquement un contrôle de l'état des garants.
3. Bien que le contrôle visuel soit effectué selon les exigences compagnie, compte tenu de l'emplacement où le garant s'est rompu, on peut en déduire, qu'en raison des difficultés d'accès, cette partie du garant n'était jamais parfaitement entretenue ni inspectée bien que le graissage général des garants soit effectué tous les mois et enregistré dans les rapports mensuels d'entretien.

ACTIONS CORRECTIVES / PRÉVENTIVES.

1. Les garants d'amenage furent remplacés sur les deux coupées et furent ensuite minutieusement examinés et testés en charge avec succès.
2. Les officiers de sécurité seront dûment formés à la conduite d'inspection sécurité à bord des navires.
3. Le manuel qualité, sécurité et environnement compagnie (QSE) est modifié pour inclure les instructions / consignes spécifiques sur quand et comment conduire les inspections.
4. La check-list d'inspection de l'officier sécurité a été modifiée pour ajouter des exigences particulières sur le contrôle de l'état des garants.
5. Les consignes d'inspection doivent aussi comprendre des instructions relatives aux composants et parties difficilement accessibles, afin de s'assurer que leur état est correctement vérifié.
6. Le rapport d'incident a été transmis aux autres navires de la flotte. Les commandants devront discuter de cet incident lors du prochain comité sécurité mensuel.
7. L'analyse de cet incident a été mise à l'ordre du jour des prochains séminaires compagnie.
8. Les navires ont eut ordre d'inspecter immédiatement les garants et d'effectuer en toute sécurité des tests à la fois de hissage et de charge statique des coupées, rendre compte des résultats et informer la compagnie de leur état.



9. La check-list compagnie a été mise à jour pour inclure des instructions spécifiques pour le superintendant en charge.

LES LEÇONS.

1. Les accidents n'arrivent pas nécessairement plus sur les vieux navires. Dans le cas présent, le navire avait moins de deux ans et le garant qui a cassé avait été fabriqué 27 mois avant sa rupture.
2. Les composants et les parties d'équipement qui ne sont pas directement accessibles doivent être inspectés et entretenus avec un soin tout particulier car ils peuvent se détériorer plus vite que le reste de l'ensemble.

NOTE DE L'ÉDITEUR :

Dans ce système, le garant a des points de tension permanents sur les tronçons au passage des réas lorsque le treuil commence à canter ensemble la coupée et le palonnier. Cela explique peut-être pourquoi le fil d'acier a cassé précisément à ce moment et à cet endroit. Outre la tension en ces points, l'exposition permanente au vent et à la mer et la difficulté d'accès peuvent empêcher l'inspection et l'entretien correct du garant. Un roulement non lubrifié du pivot du palonnier peut aussi ajouter des efforts supplémentaires, un graissage et une lubrification correcte des parties mobiles est important.

Enfin, un raidissage trop important des garants de coupées (ou d'embarcations) lors de la mise à poste peut imposer des efforts trop importants au système pendant de longues périodes.

Il n'est pas indiqué dans le rapport si le système de hissage de la coupée était équipé de fin de course de sécurité en état de marche. Un tel système permet, lors de la fin du hissage, de couper la puissance avant que le système ne soit mis en tension par suite de l'erreur de l'opérateur. Le raidissage final des garants doit toujours se faire à la main et ce sont uniquement des saisines de mer efficaces qui doivent supporter les efforts dynamiques à la mer. Il est aussi suggéré que les fabricants des coupées et des fils d'acier soient informés de l'incident, en demandant de recalculer les efforts maximum du système. Si nécessaire un fil d'acier de diamètre supérieur pour les garants doit être utilisé. Cela nécessitera le remplacement de tous les garants.

CONFÉRENCE IMTM DE JUIN 2011

Cette rétrospective de l'année écoulée sur le plan du droit maritime s'est déroulée sous la présidence

de M. Christian SCAPEL, Président de l'IMTM, avec la présence de Mr Gilbert ORSONI, Doyen de la Faculté de Droit d'Aix-Marseille. Elle a rassemblé une cinquantaine de participants. L'AFCAN était représentée par les Cdt's Marc PREBOT et Jacques PORTAIL, qui nous en résument les différents exposés.

I. Pierre BONASSIES, Professeur Honoraire à la Faculté de droit d'AIX-MARSEILLE

III :

Droit maritime international et communautaire

L'année 2010 n'a pas été une année exceptionnelle. Pas de sinistre majeur type ERIKA.

A l'international, on peut relever :

- Ratification de la Convention 2001 par la France sur la responsabilité civile pour les pollutions.
 - Loi du 6 janvier 2011 sur la piraterie. Sanction de la piraterie maritime. Il n'y a pas dans cette loi de définition de la piraterie, qui doit donc se comprendre au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Le domaine d'application est donc la zone internationale. Problème : pas de définition de la piraterie dans les eaux territoriales. (la loi s'applique dans la ZEE et pas dans les eaux françaises). Il n'y a pas de texte sur le navire saisi (hormis celui sur le conseil des prises qui remonte à Louis XIV...)
 - Arrêt sur le relèvement des TC perdus en mer
 - Loi du 17 mai 2011 sur le recouvrement des dépenses en cas de récupération de marchandises. Problème de l'application directe des Conventions internationales : s'appliquent entre les Etats, pas entre les particuliers.
 - Ordonnance 06/2011 sur l'assistance maritime.
- Sur le plan communautaire :
- Règlement du 24 novembre 2010 sur les droits des passagers. S'inspire du secteur aérien. Domaine d'application restreint. S'applique au départ des ports communautaires. Intègre un Code des transports des personnes handicapées : toute personne handicapée a droit au transport. Une solution alternative doit être proposée en cas d'impossibilité. Obligation de notifier les besoins particuliers. Indemnisation des passagers obligatoire en cas de préjudice.

II. Jacques BONNAUD, Avocat au barreau de Marseille :

Droit maritime national

Pas d'info-droit l'année dernière, remplacé par le colloque sur les Règles de Rotterdam. Les décisions relevées concernent les années 2009, 2010 et 2011.

En 2009, loi sur la réforme portuaire. La réforme est en place depuis le 10 juin. Il n'y a plus de grutiers, uniquement des dockers.

L'Ordonnance de décembre 2010 a publié la partie législative du Code des transports.

La loi du 5 janvier sur la piraterie n'est pas applicable en France.

TMC : l'article 90 a été déclaré contraire à la Constitution, ce qui entraîne une désorganisation de ces tribunaux.

Rappel : la mise en avarie commune n'arrête pas le contrat de transport.

III. Christian SCAPEL, Président de l'IMTM :

Les anomalies du Code des transports

Le Code des transports a fait l'objet d'une Ordonnance le 28 octobre 2010, publiée au JO le 3 novembre 2010. Entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2010. Après une attente de 15 années, mise en application en 3 semaines ... Ce n'est pas un excellent travail.

Codification à droit constant : il s'agissait de remettre de l'ordre dans une multitude de textes, mais normalement il ne doit pas y avoir de nouvelles règles. On découvre avec étonnement que ce texte fourmille d'anomalies, d'incohérences, de lacunes, de contradictions.

Exemple : définition du navire qui «oublie» de mentionner le fait d'être apte à affronter les périls de la mer (en conséquence, les engins de plage peuvent être assimilés à un navire...)

Il faut concilier cette partie législative de 2200 articles avec les textes réglementaires qui restent applicables. Certains décrets ont été annulés.

Philippe DELEBECQUE revient sur la genèse du Code. Tout est parti d'une décision du 1^{er} ministre du 30 mai 1996 de rédiger 42 Codes, dont le Code des transports.

Ce travail est confié à des ingénieurs des Ponts et Chaussées, avec l'aide du conseil d'État.

Ils rencontrent des difficultés pour articuler les règles communes du droit avec les particularismes du droit maritime. Il est regrettable qu'aucun juriste «maritimiste» n'ai été consulté.

Il faut souligner que le Code n'ayant pas encore été ratifié par le Parlement, ses dispositions sont applicables, mais uniquement sur le plan administratif, d'où les recours possibles devant le Conseil d'État, comme celui des Pilotes.

IV. Patrick PAYAN, Président du syndicat des Pilotes de Fos-Marseille

M. PAYAN décrit les recours effectués auprès du Conseil d'État à l'aide d'un avocat, et concernant :

1. Définition du pilotage article L 5341 : absence de référence à la rade. Le pilotage est obligatoire en aval du premier obstacle.
 2. Débiteur, article L 5341-5 : ce n'est plus le courtier mais le capitaine
 3. Il n'est plus fait référence au syndicat professionnel des Pilotes
 4. Caisse de retraite des Pilotes article L 5341-8
 5. Limitation de responsabilité par abandon du cautionnement
- La plupart de ces points ont été rectifiés dans l'Ordonnance du 25 février 2011.

V. Philippe DELEBECQUE, Professeur à l'université de Paris I :

Le nouveau droit de l'arbitrage

La réforme de l'arbitrage a fait l'objet d'une loi le 13 janvier 2011, intégrée dans le Code de procédure civile. L'objectif des rédacteurs est le développement de la place de Paris par rapport à celles de Londres ou Genève.

VI. Claire MERLIN, Directeur des affaires juridiques du GPMM - Renaud SPAZZI, Directeur de l'aménagement, des travaux et des projets du GPMM :

Point sur la réforme portuaire à Marseille.

La loi a modifié les rapports entre le Public et le Privé. D'opérateur, le Port est devenu un aménageur. Le mode de fonctionnement du port est celui d'une société privée qui gère un établissement public dans un partenariat public/privé avec les fonctions suivantes :

- activités logistiques
- accueil du navire
- déchargement du navire
- lieux de stockage
- post et pré-acheminements
- activités terrestres

RISQUES ASSUMÉS SANS AUCUNE RECONNAISSANCE

Traduction libre par le Cdt Ph. Sussac d'un texte de C. E. d'Isidoro rapportant le récit d'un capitaine, paru dans Fairplay en juillet

Le navire, 32 hommes d'équipage, était en route depuis le Sud-est Asiatique vers le canal de Suez avec une cargaison d'une valeur de 10 millions USD de biodiesel et de 14 millions USD de diverses qualités d'huile de palme. Il faisait route vers le point B du corridor international de transit du golfe d'Aden, en océan Indien, devant rejoindre un convoi japonais. A l'arrivée du convoi japonais, le capitaine ordonna de continuer après avoir détecté un bateau de pêche passant à 7 milles, juste au-delà de la limite de visibilité. Mais ce bateau a attaqué. Le capitaine indique "Ils étaient six à bord, trop rapides et trop violents. J'ai essayé des manœuvres d'évasion et j'ai appelé UKMTO (UK Marine Trade Operations), mais aucune aide n'était possible parce qu'il n'y avait aucun navire de guerre dans la zone".

Le navire a un franc-bord de seulement 3 mètres. Un des pirates est parvenu à monter à bord. Les manœuvres ont repoussé le bateau dans lequel il y avait les autres pirates. Celui déjà à bord a ouvert le feu sur la passerelle, mais n'a pas pu aller plus loin que le pont principal car les montées étaient bloquées. Puis les pirates ont tiré des fusées lance grenades à partir du bateau. Alors que le navire essayait de gagner de la vitesse, une avarie a obligé à ralentir, permettant la montée à bord d'autres pirates par l'arrière. La réponse à un nouveau contact avec UKMTO a été que nous étions encore trop loin du Golfe d'Aden pour obtenir de l'aide. Tous les accès étant condamnés conformément aux BMP (Best management practice), un pirate est néanmoins parvenu à entrer par un sabord passerelle. "Alors, je n'avais plus qu'à me soumettre et rassembler l'équipage". Les premiers mots des pirates ont été "Piracy, only money, company".

Pendant quatre mois et une semaine, le navire a été utilisé deux fois comme navire mère pour des attaques d'autres navires au large dans l'océan Indien. Une attaque a été réussie. Le capitaine et quelques membres d'équipage ont

été contraints d'intervenir dans les procédures d'attaques sous la menace, ce que le capitaine a défini comme étant une constante humiliation. "En quatre mois nous avons croisé plusieurs navires de guerre. Les pirates ont commencé à penser que je les trahissais, j'ai été attaché trois jours, insulté, battu et humilié. La totalité de l'équipage, y compris moi, devait dormir dans le même local". L'équipage était encore plus maltraité quand un navire de guerre approchait: "Ils étaient poussés dans un recoin sous la menace directe des armes. La plupart du temps, ils ignoraient ce qu'il se passait". "J'avais toute la responsabilité du navire et toute la pression. Ma priorité était de protéger la vie de l'équipage et de "camoufler" la cargaison". Les pirates n'ont pu savoir sa valeur. "Quand nous rencontrons des forces navales, celles-ci demandaient aux pirates de faire route vers la Somalie, mais quand ils disparaissaient au-delà de l'horizon, nous reprenions notre patrouille de navire-mère". Le seul moment où le capitaine a pu prendre un peu de repos fut quand le navire est finalement arrivé en Somalie.

Depuis la libération du navire, un peu plus tôt cette année, le capitaine a indiqué que personne de la compagnie n'avait essayé de le contacter. "J'ai travaillé 11 ans pour eux, réellement motivé dans mon travail pour la compagnie. J'ai participé à la mise en place de l'ISM, des plans de sécurité des navires et des plans anti-piraterie. Un jour j'ai appelé le directeur de l'armement de la compagnie, et je lui ai parlé de cette histoire. La réponse a été que je devrais être heureux d'en être sorti vivant". "Je ne veux pas d'argent, seulement que l'on reconnaisse que j'ai risqué ma vie pour sauvegarder l'équipage et la cargaison". Au moment de l'interview, il attendait toujours un contact de la compagnie lui indiquant s'il était toujours dans la liste des employés.

IN MEMORIAM



**Le commandant Jean Dervout était un homme chaleureux, sympathique et généreux.
Il nous a quittés à l'âge de 88 ans.**

A ta mémoire, Jean...

En 1976, j'embarquais comme lieutenant à bord du LUCHON, commandant Jean Dervout, et la dictature militaire était au pouvoir en Argentine.

Au cours de notre escale à Buenos Aires, Jean Dervout vint me voir sur le pont, et me désignant discrètement deux hommes d'une vingtaine d'années cachés au coin d'un hangar, il me dit: "Carlos, ce sont deux Chiliens recherchés par la police militaire. Débrouille-toi pour les embarquer en douce, je ne veux pas savoir comment tu vas procéder". Parlant espagnol, je me suis approché d'eux et je leur ai demandé de charger sur leurs épaules deux filets de séparation de cale (paillasses), et de me suivre en cachant le plus possible leur visage.

Nous avons passé la coupée, puis je suis parti les enfermer dans le local barre, en leur recommandant de ne pas faire de bruit tant que le bateau ne serait pas en mer. Peu après, j'allais voir le commandant pour lui signifier que la mission était accomplie. Jean me regarda, et me dit: "Quelle mission?". Je n'insistais pas. Durant le reste de l'escale, la nuit, j'apportais à manger aux deux Chiliens, qui me racontèrent leur fuite du Chili et la terrible répression qui frappait les étudiants pro-Allende.

Enfin vint l'appareillage et la nuit suivante j'ouvris le local barre. Au petit matin, le nettoyeur, un dénommé Perrot, découvrit les deux clandestins et vint immédiatement les signaler au commandant. J'étais sur la passerelle avec lui, et Jean déclara candidement: "Quoi, encore deux clandestins, Carlos tu parles espagnol, va me les chercher". S'ensuivit un interrogatoire épique pendant lequel, bien sûr, le commandant se garda bien de leur demander comment ils étaient montés à bord. Finalement, d'escale en escale, nous sommes arrivés en Italie. Jean ne pouvant les déclarer en Europe, il les accompagna à terre, prit un taxi avec eux, et leur donna de son propre argent, afin qu'ils puissent se débrouiller. Ces deux-là doivent une fière chandelle à Jean, et croyez-moi, quand on me parle de générosité et de droiture, je pense toujours à Jean.

J'aimerais juste ajouter, à propos de Jean Dervout, que le propre d'un grand commandant est de savoir dévier de sa route quand il s'agit d'aider les autres... Ce qu'il a fait.

Cdt Charles Claden

Recueillies par le Cdt Ph. SUSSAC

21 juin 2011.

OMI, Commentaires.

D'après plusieurs articles (M. Grey, C. Eason...).

Le Service Action Extérieure de l'Europe (EEAS) s'élève à un niveau diplomatique (en interprétation du traité de Lisbonne) et exerce une influence néfaste à l'OMI. Le "haut représentant" du EEAS, la baronne Ashton, avec un budget important en augmentation, se sert de son statut de simple observateur à l'OMI pour y exercer une mauvaise influence, et s'introduire comme un coin dans les débats. Pour comparaison, rappelons-nous, par exemple, des débats, à l'OMCI alors, en pleine guerre froide, où les USA s'équipaient d'un arsenal nucléaire destiné à la Russie et réciproquement, débats où ces deux pays combinaient leurs efforts, avec quelques autres, pour publier une réglementation pertinente sur le transport de grain dans un but de sécurité de la navigation. Ce critère de sécurité n'était que tout à fait exceptionnellement pollué par des considérations politiques. Ce n'est plus le cas maintenant, où les délégués des pays Européens sont tenus d'approuver la "Ligne" avant chaque réunion, aucun papier ou proposition autres ne peuvent être soumis sans référence à Bruxelles et les divergences ne sont pas permises. Cela a été le cas ce mois-ci (mai) lors des réunions MSC, où l'on a vu les USA alliés à l'Iran et à bien d'autres (mais non Européens), montrant une attitude de dérision et de mépris lors de la conclusion de cette session, attitude que nous reverrons, sans doute, encore. M. Grey conclut en disant que cela va entraîner un appauvrissement des débats, et une tendance à avoir des conclusions basées sur la force d'un pouvoir "politique" et non sur une étude compétente des problèmes ("Ce sera bien triste pour le shipping, et pour ceux qui vont en mer sur les navires").

Lors d'un discours à "Nor-Shipping 2011", E. Mitropoulos, secrétaire général de l'OMI, (proche de la fin de son mandat) a souhaité une OMI plus forte, avec moins de rencontres et exemptes des lobbies politiques actuellement activés par certains Etats membres. Il a suggéré que les organisations consultatives ou à statuts d'observateurs soient plus "attentives" dans les demandes d'obéissance basées sur des buts politiques ou géographiques communs ("Cela n'est pas rare à l'OMI... et ne donne pas les meilleurs résultats à mon avis"). Cela peut être compris comme une critique de l'influence grandissante de l'EEAS et d'autres groupes avec des considérations politiques. Il a mis en garde contre une tendance à établir de trop nombreuses règles qui, en fait, ne sont pas appliquées ou tardivement par défaut de ratifications. Le but de l'OMI doit rester l'établissement de règles de sécurité (particulièrement dans le "ship design") et d'agir pour leur application obligatoire.

Mi mai, l'OMI (MSC) s'est préoccupée du problème des mauvaises déclarations de poids des containers. Une solution à ce problème récurrent augmenterait significativement la sécurité. Cette initiative a été unanimement approuvée par les armateurs. Une tentative avait été faite en 2008, avec un guide sur les "best practices", sans grand résultat: Une règle obligatoire et contraignante est nécessaire. Des essais ont été faits et ont montré qu'il n'y a pas d'inconvénient, pour le déroulement normal des opérations, à un pesage effectif des containers sur un terminal avant embarquement (en évitant un supplément de prix). Mais la session s'est terminée sans accord sur un texte universel et contraignant. P. Verhoeven, porte-parole de ESPO (European Sea Ports Organisation, lobby basé à Bruxelles) a indiqué que cela était assez important et qu'une initiative pertinente aurait son approbation, mais que cela ne serait possible qu'en cas de non distorsion de concurrence.

Découverte de menaces sur le trafic pétrolier.

Le DHS (Department of Homeland Security) et le FBI ont publié, le 20 mai, une note largement diffusée indiquant que des documents, saisis lors de l'opération contre Ousama Ben Laden, montraient des projets précis d'actions, d'Al Qaida, contre le transport et les installations de pétrole et gaz. Les documents contiennent des renseignements détaillés sur des pétroliers (taille, construction, compartimentage...), ainsi que des comptes rendus de réunions au sujet de projets d'actions terroristes destinées à déstabiliser le marché. On sait maintenant que l'attaque du VLCC M. Star, en 2010 (un marin blessé, un enfoncement étendu de la coque mais sans perte de navigabilité ni pollution) a été menée par deux bateaux dont un s'est rapidement éloigné après l'explosion, sans que l'on sache si c'était une attaque suicide ou si le bateau abordeur était télécommandé. Il semble que cette attaque n'a été commanditée par aucun pays.

Communiqué du DNV, commentaire.

Tor Svensen, président du Det Norske Veritas, a déclaré que les standards de sécurité à bord des navires, ainsi que la compétence des marins, étaient en diminution. Résultats basés sur une étude sur 1400 marins et une analyse des contentieux d'assurance dans le monde entier. Tout en admettant que des compagnies ont des difficultés à recruter, il indique que la tendance du taux d'accidents indique que le choix des priorités n'est pas le bon. Choix entre la sécurité et d'autres considérations, la préoccupation du risque environnemental devient plus importante que la sécurité de l'équipage: "Une tolérance zéro sur le fait de perdre la vie est aussi important que zéro dommage environnemental. Ce ne peut être l'objet d'un "choix" dit-il. Il n'est pas à la mode de s'occuper de la condition des équipages. On doit un peu chercher pour savoir qu'il y a eu 11 morts dans l'accident du Deepwater Horizon, la situation critique de deux plaisanciers est plus diffusée que celle de centaines de marins otages de pirates.

T. Svensen appelle les armateurs à augmenter leurs efforts pour des formations réelles et ciblées, puis faire des évaluations du personnel et ne pas hésiter à se séparer des mauvais ou réellement incompetents. Il ajoute que ce déclin assez récent arrive après diverses pressions économiques ou autres ayant affecté le shipping. A la limite, cela suggère que des armateurs pensent les investissements correspondants non vraiment nécessaires.

Déception après les amendements à Solas au dernier MSC (embarcations)..

Des organisations importantes du shipping sont très déçues des derniers amendements après la session du MSC au sujet des canots de sauvetage, alors qu'il y a eu de nombreux accidents. BIMCO déclare que ces règles sont un pas vers un peu d'amélioration, et que la profession doit conserver ce problème comme une priorité. Les amendements approuvés suivent les recommandations du groupe de travail du LSA et du Comité DE (Design and Equipment), recommandations qui avaient déjà été largement signalées comme insuffisantes lors de la session précédente. Entre autres, l'amendement au sujet des dispositifs de largage en charge ne tient pas compte des effets de vibrations. Des consultants experts critiquent violemment; D. Barber (BIMCO) déclare: "Tous les professionnels, y compris armateurs ou syndicats, disent que l'OMI fait fausse route, le Comité DE ne comprend pas et n'est pas compétent. Bien qu'étant un comité technique, il n'est pas très technicien et n'a pas d'expérience", il poursuit en expliquant que les rapports d'accident montrent que le problème est rarement le croc lui-même mais la construction et fixations diverses, et les systèmes de commande ou sécurité: "Je crains que les tests montrent que les crocs sont corrects, et que cela occulte le problème réel".

Changements approuvés :

Les systèmes de largage en charge, non-conformes au Code LSA amendé, seront à remplacer au premier bassin après le 1^{er} juillet 2014, et avant juillet 2019. Les amendements au Code LSA sur les systèmes de largage entrent en vigueur en janvier 2013 (applicables aux navires existants). Nouveaux guides pour inspection des dispositifs et application des amendements. Évaluation des systèmes existants avant juillet 2013, ou considérés d'office comme non-conformes. Les gouvernements sont encouragés à rechercher un système de largage approuvé, à la première opportunité.

Le Brésil plus strict sur les sorties des marins.

Les autorités d'immigration brésiliennes ont décidé d'interdire toute sortie à terre (y compris relève) aux marins ayant un livret délivré par un pays non signataire de la Convention ILO 108 (par ex. Philippines ou Croatie). Cette Convention date de 1958 et a été suffisamment ratifiée pour être en vigueur et permet les sorties à terre. Mais des craintes d'immigration illégale amènent à ces décisions. On attend le remplacement par ILO 185, prévoyant un document d'identité biométrique, mais les ratifications tardent.

L'Union Européenne mécontente des Philippines.

L'Union a adressé un avertissement aux Philippines au sujet du faible niveau de marins ayant un certificat STCW de certaines écoles. Comme l'Europe ne peut faire de particularités par école, mais seulement par pays, l'avertissement est assorti d'une menace d'interdiction d'embarquement de marins Philippins sur des navires d'un pays de l'Union. Le cas de la Géorgie est un précédent. Cependant, ce n'est pas la même chose, car la majorité des écoles des Philippines sont d'un niveau correct. Des réactions indiquent que c'est un procédé bien brutal alors que les quelques mauvaises écoles sont bien connues. Le gouvernement philippin a promis d'agir.

Sanction de bannissement aux USA.

Une compagnie (Noka Shipping Company) a été sanctionnée de bannissement pour cinq ans des eaux US (sanction applicable à son personnel) après constat d'infractions répétées à la sécurité et dernièrement présentation du registre des hydrocarbures falsifié (plaidé coupable).

Modification du Code des Transports.

Des modifications ont été introduites par ordonnance (2011.635). Les peines (par ex. celles de l'ancien CDPMM) sont généralement alourdies; nouvelles dispositions en cas de dommages aux installations de signalisation maritime (art. L5242-21 et suivants); nouvelles dispositions pour le contrôle de l'État du port et pour le refus d'accès au port (art. L5241-4 et suivants).

Mauvaises déclarations des poids ??

Le feeder Deneb (1994, 509 evp), en cours d'opérations à Algésiras, a gité à bâbord et tribord puis s'est renversé sur tribord, coté quai. Trois marins ont été légèrement blessés et il n'y a pas de pollution. Svitzer (sauveteur Danois) espère redresser le navire et libérer le quai en une semaine.

Bruxelles étudie une extension de l'application des règles ISPS.

La Commission Européenne envisage d'étendre les règles du Code ISPS aux navires de moins de 500 tx jb. Le Code, en vigueur depuis 2004, ne s'applique pas à ces navires. Compte tenu du nombre de ces petits navires (y compris les plaisanciers), il s'agirait d'un travail administratif et de contrôle très important. L'étude "d'impact" d'une telle évolution a été confiée à "Sentinel Maritime". L'origine du projet est la préoccupation du fait que les petits navires posent un problème de sûreté au moins aussi important que les grands, et qu'ils sont souvent utilisés pour des activités illégales comme trafics de stupéfiants ou humains, piraterie et terrorisme.

Préparation pour les prochaines réductions des émissions.

Au cours d'une conférence internationale sur les soutes (Istanbul), des intervenants (S. C. Mayer, OW Bunker) ont rappelé que la limite de 2015 pour une nouvelle réduction du taux de soufre à 0,1%, en zone spéciale (ECA), a peu de chance d'être repoussée malgré un lobbying actif à l'OMI. Il est largement temps de s'organiser avec rigueur pour ce changement, l'avertissement s'adresse aussi aux fournisseurs. Il y a des armateurs qui ont des études assez avancées, mais une concertation armateur/fournisseur est absolument nécessaire. Plusieurs procédés sont envisageables, le plus sûr et le plus cher étant l'usage de fuels "distillates", l'usage de LNG nécessite encore des mises au point nombreuses, les "nettoyeurs" d'échappement ne donnent pas de résultats aussi sûrs qu'espéré, et il faut redouter que l'usage de fuels non soufrés soit la seule solution pratique. M. Mayer a indiqué être convaincu que la date 2015 sera conservée pour les ECA, mais doute que l'entrée en vigueur de la règle d'un taux de 0,5%, pour tous et partout, soit concevable à la date prévue, en 2020.

Juillet 2011

Nouvelles commandes de Maersk.

Maersk, après commande de 10 porte-containers 18000 evp, a annoncé l'option de 10 supplémentaires (à confirmer d'ici fin décembre). La livraison des premiers est prévue en 2013 et 2014. Ces navires dénommés "Triple E" (Economy of scale, Energy efficiency, Environmental improvement) seront de 400 m de long, et 59 m de large avec une capacité de 18000 evp, c'est 16% de plus que les navires du type Emma Maersk. L'armateur indique que le résultat environnemental attendu est de 20% de moins de CO2 par container que l'Emma et 50% de moins que la moyenne de la concurrence sur le trafic Asie-Europe.

Taux symbolique d'affrètement.

Pour la première fois un transport LNG (Stena Crystal Sky, 170000 m³) a été affrété plus de 100000 USD : 110000 USD par jour pour huit mois.

Extension de zone spéciale en Californie.

La règle, en vigueur depuis 2009, demandait l'utilisation de fuel à bas taux de soufre dans le chenal intérieur des Channel Islands sur la route des ports du Sud de la Californie. Bien des navires passaient à l'extérieur pour changer de fuel seulement à l'approche des ports, et, de plus, traversaient ainsi un secteur d'essai de missiles de l'US Navy. La zone a été étendue à 24 milles au large, règle confirmée par une cour fédérale malgré une contestation de la Pacific Merchant Shipping Association.

Précisions sur l'application des règles "échappement" aux USA.

Le North American Emission Control Act (ECA), adopté en 2008, est la règle la plus rigoureuse pour les émissions de gaz SOx ou NOx. Elle requiert que les émissions de soufre des navires, dans la zone des 200 milles soient inférieures à 1000 ppm à partir de 2015. Cette règle sera appliquée conjointement par les USCG et l'EPA (Environmental Protection Agency), y compris pour les inspections (navires et fournisseurs) et poursuites éventuelles. Pour les zones concernées, des calculs font état d'un coût de 3,2 Milliards USD pour le shipping, et d'une économie générale attendue d'une centaine de milliards, en y incluant les économies sur les dépenses de santé.

Eaux de ballast aux USA: Intervention au Congrès à cause de la multiplication des règles.

Des membres du Congrès (House maritime subcommittee of the House transportation and Infrastructure committee) ont indiqué qu'un "patchwork" de règles contradictoires et simultanées pour la gestion des eaux de ballasts (et aussi des rejets d'eaux grises, ou même du lavage des ponts) créait une situation préjudiciable et non justifiée au trafic international et aux opérations des navires dans les eaux US. Le manque d'une règle fédérale uniforme crée des ambiguïtés et impossibilités pour les compagnies et les navires dans l'application des règles environnementales. Ces règles, chaque fois différentes, viennent des USCG, de l'EPA (Environmental Protection Agency), de 26 États, de deux règles Indiennes locales et d'un "territoire US". F LoBiondo, a pressé ses collègues du Congrès de publier une règle fédérale pour un standard national uniforme.

Août 2011

Le rapport du groupe Coleman de la Commission critiqué.

La Transport Workers' Federation Européenne (ETF) critique le rapport présenté par le groupe, formé il y a plus d'un an, comprenant des représentants des syndicats et des armateurs, groupe de la Commission Européenne dirigé par Sir Coleman. L'ETF n'y voit aucune mesure concrète pour lutter contre le manque de marins qualifiés en Europe, son secrétaire politique pour le transport maritime admet qu'il y a quelques propositions bienvenues et intéressantes. "Cependant, le groupe semble avoir manqué de courage pour édicter les mesures concrètes qui sont nécessaires si l'Europe veut résoudre sa crise de marins qualifiés et éviter la chute continue de l'emploi et la "glissade" vers les services asiatiques. La Commission aurait dû montrer plus de courage pour présenter des mesures". Du côté des associations d'armateurs Européens, le rapport a reçu un accueil plus chaleureux. Elles expliquent que, mis à part

D'autres articles indiquent que le groupe a déploré certaines mauvaises conditions de vie, la menace des pirates, parfois la difficulté (administrative) de sortie à terre, la criminalisation des marins pour des pollutions et même pour des accidents, ainsi que les tâches administratives trop importantes. L'ETF indique que seules des mesures contraignantes permettront un début de solution. Le groupe a refusé, "à cause d'opinions différentes", de revenir à la règle proposée en 1998 – marins communautaires pour trafic intracommunautaire – suspendue en 2004; malgré que certains membres aient voulu conditionner l'octroi de subventions ou l'adoption du régime de la taxe au tonnage, à l'emploi de marins communautaires: refus également.

L'IACS souhaite clarifier son système de certification.

P. Shikhov, nouveau "chairman", a expliqué que l'Association Internationale des Sociétés de Classification (IACS) souhaite mettre au point ce qu'il a appelé des indicateurs communs qui seraient partie intégrante des processus de classification. Les données des PSC sont un de ces indicateurs, avec trois autres explicités d'ici la fin de l'année, cela afin d'augmenter la qualité générale parmi les sociétés de classification. D. Hodgson, secrétaire de l'association, indique que le nombre et la fréquence des inspections varient beaucoup selon les sociétés. Par ailleurs, un petit nombre de détentions peut entraîner un résultat disproportionné de l'évaluation de la performance d'une société de classification.

L'Union Européenne participe à l'étude belgo - danoise sur la propulsion LNG.

L'Union va apporter 9,57 millions Euros au budget de l'étude des Belges et Danois, (prévu être de 26,79 millions), concernant l'utilisation du LNG pour la propulsion afin de réduire la pollution. L'étude porterait sur la construction de deux ro-pax (1350 m linéaires de capacité) avec combustible LNG et l'installation de postes d'approvisionnement. Projet soutenu par l'autorité maritime danoise, le ministre belge flamand des travaux publics et l'armateur danois Fjord Line. L'Union indique que ce projet sera accompagné de nombreuses mesures d'évaluation de l'effet sur l'environnement et le climat, et espère montrer que ce combustible peut être adapté à de grands navires.

Commentaires sur l'ECDIS.

Nautilus indique qu'une réunion du Sous comité de sécurité de la navigation de l'OMI a abordé la question des progrès de la mise en place de l'e-navigation. Il a été indiqué des anomalies pouvant affecter la sécurité: Problèmes avec les trois standards existants, OMI, IHO (International Hydrographic Organisation) et IEC (Int. Electrotechnical Commission), qui ne sont pas totalement coordonnés, induisant des problèmes d'interprétation pour les fabricants des cartes (et les utilisateurs). Il a été signalé des fautes dans les cartes, des fautes de fabrication, des problèmes de software, des systèmes approuvés au moment de l'achat puis devenant non-conformes aux dernières règles et avec une correction difficile. Nautilus demande une large diffusion de ces anomalies, y compris dans les centres de formation, les écoles maritimes et les fournisseurs. Nautilus demande aussi à l'OMI d'inciter à l'élaboration d'un programme "test" permettant d'une part, aux marins et aux PSC de voir rapidement, à bord, si l'ECDIS est correctement opérationnel et d'autre part, l'uniformisation des standards IHO et IEC.

PIRATERIE

Gardes armés, rapports armateurs/affréteurs.

A cause des incertitudes, légales ou autres, sur l'emploi de gardes armés privés, les armateurs, particulièrement ceux affrétant au spot, sont devant des attitudes différentes des affréteurs. La plupart des grands affréteurs ne souhaitent pas les gardes armés, mais ce n'est pas le cas de tous. De plus, il se présente un problème pour les détournements plus ou moins importants selon leur emploi ou non, les suppléments de combustible (675 USD/t environ) ou le paiement des gardes ne sont pas forcément sur le même compte. Les pétroliers chargés sont relativement vulnérables aux attaques pirates.

La Force Navale est lassée par les critiques.

A la suite de nombreuses critiques des armateurs, sur le fait que plus de 90% des pirates capturés sont relâchés, critiques également sur parfois des manques d'intervention, la Force Navale Européenne a fait savoir que cela est dû, en partie, à un manque de coopération des armateurs, à un manque de témoignage des capitaines

attaqués. Elle signale que, même si elle arrive à constituer un dossier, elle se heurte à une réticence de témoignage de bien des capitaines, et qu'un procès a peu de chance d'aboutir. Les compagnies de sécurité, éventuellement impliquées sont souvent dans le même cas.

Ces commentaires ont généré de nombreuses réactions. Des juristes ont indiqué que très peu de cas de décision de libérer des suspects étaient dues au fait d'un manque de témoignage. Nautilus a déclaré avoir toujours recommandé de témoigner et ignorer de telles réticences, bien qu'il comprenne une telle attitude de la part de quelqu'un qui n'a pas de garantie de ne pas être face à des pirates par la suite. Il y a eu plusieurs courriers à la presse s'indignant que l'on rende un capitaine responsable en plus, même en partie, de la continuation de la piraterie.

L'OMI a finalisé un accord avec Djibouti pour un centre de formation anti-piraterie.

Fin d'un long processus, l'accord, signé par l'ONU, autorise l'OMI à établir et construire un centre régional de formation contre la piraterie à Djibouti. L'accord se réfère au texte pour "la répression de la piraterie et des attaques armées contre les navires dans l'océan Indien Ouest et le golfe d'Aden": Le "Djibouti Code of Conduct" qui a été signé par 18 pays. Il a été adopté une résolution pour définir la mission et les buts de ce centre régional, la coordination et les procédures de formation.

"Save Our Seafarers" souhaite un large appel au public.

"Save Our Seafarers" a été lancé l'an dernier, sur une idée d'Intertanko et destiné à l'origine à montrer l'impact financier de la piraterie. Après une campagne de 13800 lettres à des gouvernements, les professionnels pensent nécessaire d'amplifier une telle campagne et d'alerter sur le fait que le sort fait aux marins est inacceptable, en s'adressant aux gouvernements mais aussi, autant que possible, directement au public. Un premier budget de 16500 USD vient de compagnies majeures, de l'ICS, BIMCO, ITF et IMEC (International Maritime Employers Committee). M. Heimann (IMEC) après avoir espéré que les pertes financières auraient davantage influé sur les gouvernements, souhaite maintenant alerter l'opinion publique pour les influencer. Il envisage une campagne "short, sharp and punchy" pour montrer ce que souffrent les marins aux mains des pirates, physiquement et moralement, espérant faire pression sur des gouvernements pour des actions plus résolues. L'aspect psychologique étant, de plus, souvent oublié. Il ajoute "Nous espérons, au moins, une mise au courant plus large".

La piraterie et les assurances.

A. Voke (Chairman du Marine Committee de la Lloyd's Market Association) a fait savoir que certains assureurs ont cessé de garantir la couverture des navires transitant dans la zone à risque de piraterie: "Nous ne continuons la garantie que pour les clients connus avec lesquels nous sommes en rapport depuis longtemps. Les primes sont insuffisantes même si elles sont constamment recalculées, le problème évolue si vite que nous ne pouvons suivre". Questionné sur les chiffres, M. Voke a indiqué que la rentrée était d'environ 120 millions USD pour le marché londonien; moins que ce qui a été payé pour le moment. La prime maximum pour le "pire" risque serait de 0,1 %, ce qui mettrait la prime à 60000 USD pour une valeur de 60 millions. Le plus réaliste serait entre 30 et 50 % de cette prime. Il est indiqué le transit de 23 à 25000 navires par an dans la zone.

Condamnation aux Seychelles.

En mai, les Seychelles ont signé un accord avec le Puntland et le Danemark pour la poursuite juridique des pirates. La presse locale indique que cinq pirates, capturés par les Coast guards des Seychelles, avec l'intervention d'un avion de la coalition, après une attaque repoussée de deux navires français (utilisation de lance-grenades et d'armes "ordinaires"), ont été condamnés, chacun, à 18 ans de prison.

Somalie, arrestation et relâche de "passeurs" de rançon.

Condamnés à entre 10 et 15 ans de prison pour transport illégal d'argent liquide (3,6 millions USD), six hommes (Britanniques, Kenyans et Américain), ont été libérés par amnistie du Président Sheikh Sharif Sheikh Ahmed. La somme, amenée par avion, était destinée à des rançons et a été saisie, mais les deux avions ont été rendus. Un commentaire indique que, malgré le fait que les autorités souhaitaient un fort avertissement, il n'y a même pas eu de détention réelle.

Nouveau commentaire de BIMCO.

BIMCO (Baltic International Maritime Council) est amené à réviser ses recommandations pour les négociations. En particulier, les armateurs ont à essayer de s'assurer de la libération entière de l'équipage lors du paiement d'une rançon. Les sommes demandées sont négociables, mais une contre-proposition trop faible ne fait qu'allonger les délais et augmente les probabilités de mauvais traitements à l'équipage. Autant que possible, une contre-proposition doit finalement être assez proche de la somme définitive. BIMCO cite les exemples de l'Asphalt Venture, libéré, en avril dernier, après paiement d'une rançon de 3,5 millions USD mais avec seulement huit membres d'équipage sur les 15 détenus. Et aussi le cas du Sirius Star, en 2008, libéré après paiement de 3 millions USD (alors que la première demande était de 25).

Distinctions de "Safety at Sea International".

Les "Equipment award" ont été décernés à divers procédés ou publications, dont entre autres, un procédé pour transfert de personnel sur les installations offshore, un guide "to human behaviour in the Shipping Industry" publié par le UK's Maritime Coast Guard Agency, une formation pour la sécurité des navires de pêche, à l'AMVER. Mais aussi à un procédé destiné à la lutte contre les pirates: "P-Trap" de Westmark, consistant en deux bossoirs horizontaux déployant des fils trainant dans l'eau, fils destinés à engager et immobiliser les hélices d'un canot approchant du bordé, un fil engagé est libéré automatiquement laissant le dispositif opérationnel. On peut voir la publicité sur <http://westmarkbv.com/index.php?id=84>, nous attendrons les résultats (!!).

Commentaires 1^{er} semestre.

Le IMB (International Maritime Bureau) publie des chiffres pour le 1^{er} semestre 2011. 266 navires ont été attaqués, il y a eu 361 marins supplémentaires pris en otage (avec trois blessés et sept tués). A la date du 30 juin, les pirates Somaliens détiennent une vingtaine de navires avec 398 marins, et 22 autres marins détenus kidnappés de différents navires. Le IMB commente: "Le nombre des attaques a augmenté mais il y a une baisse des attaques réussies grâce aux meilleures mesures préventives utilisées par les navires et à l'action des forces navales. On note une forte augmentation de la violence d'attaques mieux organisées". Les attaques augmentent en Afrique de l'Ouest, où 12 pétroliers ont été attaqués au large du Bénin, alors qu'il n'y avait eu aucune attaque l'an dernier.

Accord : UE – Ile Maurice.

Un accord a été signé entre l'UE et l'Ile Maurice, avec une aide de 3 millions Euros, pour le traitement juridique de suspects pirates capturés par la Navfor. L'accord

inclut des garanties sur le traitement des suspects, en particulier l'exclusion de la peine de mort prévue dans les textes mauriciens mais peu appliquée. Cependant, cet accord est très impopulaire et n'a pas la faveur du Conseil de Sécurité de l'ONU qui privilégie la Tanzanie ou le futur établissement de prisons en Somalie.

De plus en plus de gouvernements acceptent des gardes armés (privés ou non).

La nouvelle politique de l'Italie (Ministère de la Défense) est que les navires nationaux pourront être protégés par des gardes armés, militaires nationaux ou gardes privés, aux frais des armateurs.

La Thaïlande et l'Inde étudient des conditions pour l'utilisation de gardes privés.

H. Bellingham, ministre du Foreign Office britannique, a déclaré au parlement que les armateurs seraient autorisés à prendre des gardes armés, en contradiction avec la politique précédente du ministère des transports "fortement opposé" à ces mesures. Il est indiqué que le gouvernement pense que les gardes armés sont maintenant "un fait" et qu'il ne doit ni décourager ni encourager les armateurs dans une décision à prendre au cas par cas.

Par ailleurs Cosco a signalé embaucher des gardes armés sur ses navires "heavy lift" et cargos (préférant des compagnies de sécurité britanniques).

Le Danois Torm, spécialiste de transport de produits chimiques, indique penser qu'il n'y a, maintenant, plus d'autre option que les gardes armés (avec l'approbation de la Norvège et Singapour, pavillons de ses navires).

Un pétrolier en feu après une attaque.

Le pétrolier Brillante Virtuoso (149600 tpl), a signalé avoir été attaqué à 20 milles au large du Yémen, puis a signalé l'abandon du navire en feu. Après son arrivée, un navire de l'US Navy a signalé l'absence de pirates, et a assisté l'équipage. Deux remorqueurs d'Aden sont arrivés sur place et ont lutté contre l'incendie, avec la présence du commandant et de deux membres d'équipage.

L'OMI souhaite calmer la polémique consécutive à une lettre de E. Mitropoulos.

Au cours d'une conférence de presse, E. Mitropoulos a confirmé qu'il avait écrit à A. F. Rasmussen, demandant des renforts pour les forces anti-pirates, en notant la "regrettable" coïncidence des opérations en Libye. Il a précisé qu'il devait être réaliste, et qu'il acceptait et comprenait que des navires disponibles pour la lutte anti-pirates soient déployés pour la crise libyenne, et qu'il n'avait pas été informé d'un quelconque renfort en océan Indien. L'OMI souhaite communiquer que si aucun navire supplémentaire n'est allé en océan Indien, il n'a pas été fait mention de déploiement de navires d'une zone à l'autre. Par ailleurs, E. Mitropoulos ne veut faire aucun commentaire sur la légalité des gardes armés, insistant sur le fait que la décision est celle de l'armateur et de l'Etat du pavillon.

Nouvelles attaques en Afrique de l'Ouest.

De nouvelles attaques ont eu lieu au large du Bénin, attaques plus violentes que les "brigandages" connus depuis plusieurs années. Deux navires ont été détournés après prise de contrôle par des attaquants armés. Les deux navires ont été "libérés" après deux jours. Des vols divers ont été commis avant le départ des pirates.

Nouvelles attaques en Mer Rouge.

Ces dernières semaines des attaques ont été commises par des pirates basés dans l'archipel de Dahlak (Erythrée). Toutes ont échoué (Fin juillet). Mais cette zone avait été assez calme ces dernières années.

M. Penning, maintenant favorable aux gardes armés.

Le ministre britannique en charge du shipping, M. Penning, a indiqué qu'il avait changé d'avis au sujet de l'utilisation de gardes armés sur les navires du pavillon britannique. La piraterie étant un "fléau", nous avons à protéger nos marins dans le monde entier, la loi britannique interdisant les gardes armés, mais "we are where we are", admettant que ce n'est pas la panacée, il a indiqué qu'il n'avait pas connaissance d'attaque réussie sur un navire ayant des gardes armés. Il pense que la loi doit être changée.

Cas du Leopard.

On se souvient que le Leopard avait signalé être attaqué le 12 janvier. Le lendemain, un navire de l'armée turque avait trouvé le navire à la dérive sans personne à bord. Des pirates ont diffusé deux vidéos de membres d'équipage du navire, datées du 14 juillet, visibles sur Youtube.

http://www.youtube.com/watch?v=yphkgtL6QGy8&feature=mfu_in_order&list=UL

http://www.youtube.com/watch?v=_KQCSJt7lkk&feature=mfu_in_order&list=UL

La compagnie Shipcraft (danoise) a indiqué s'être toujours occupée de la question, après quelques articles de presse lui reprochant son "inaction". (Le navire avait été remis en exploitation).

Embauches en Angleterre pour des compagnies de "sûreté".

Le Sunday Times rapporte que le SBS (Special Boat Service) et les Royal Marines ont moins de recrutement, étant en concurrence avec les compagnies de "sûreté" offrant des salaires plus importants pour des missions de garde des navires contre les pirates. Cette concurrence s'ajoutant à celle des compagnies de "gardes" en Irak. Ce journal indique l'existence d'au moins 120 compagnies anglaises, dont beaucoup prennent autant d'arrangements qu'elles peuvent, ignorant les recommandations de l'OMI pour l'usage de gardes armés à bord des navires, ou la recommandation d'évaluation de leur "sérieux". On a signalé des cas de "gardes", sans évaluation de qualification, embauchés pour un transit, achetant des armes localement, et se débarrassant des armes à la mer avant l'arrivée dans un port. Des officiers des Royal Marines pensent que beaucoup d'hommes ont quelques illusions sur les conditions de ce travail. L'article indique que l'estimation du coût de la piraterie dans l'océan Indien, en 2010, a été de 7 milliards de livres (rançons, assurances, poursuites, déroutements, opérations militaires).

Projet de collationnement de listes de marins détenus.

Le registre des Iles Marshall, ainsi que Panama et le Libéria, tiennent un fichier des marins qui ont été otage. Un officier des Iles Marshall a indiqué être préoccupé par le "bien-être" des marins, et qu'un tel fichier aiderait à une prise de conscience des conditions dans lesquelles les marins sont détenus, gravement menacés et brutalisés. Ce fichier doit être communiqué à l'OMI.

En passant par la Cambuse

En Californie

La Californie fut d'abord peuplée par les Amérindiens auxquels sont venus s'ajouter les Espagnols et quelques Français plus à l'aise ici qu'avec les Anglais qui étaient le grand ennemi au Canada. Avec l'indépendance du Mexique, elle devint mexicaine en 1821, puis État américain en 1848, année de grands

bouleversements avec la ruée vers l'or qui draina tous les «aventuriers» de la côte Est. N'oublions pas les Chinois qui furent les guerres contre le Japon, surtout en 1895 et 1930, ce qui a eu pour effet de créer une cuisine d'homme, où l'on voyageait avec un fusil et une batée.

La nourriture était à base de bison cuit au feu de bois, la cueillette de fruits et légumes et pour ceux qui avaient du bétail, du lait dont

une bonne partie était transformée en fromage pour le transport et la conservation.

Le beau temps traditionnel de la Californie va donner le type de repas de cet Etat : barbecue (viandes et poissons) et crudités sous forme de salade.

D'abord un apéritif : le mimosa, jus d'orange et champagne dans la proportion 50/50, + modération ! Les recettes de barbecue, sont surtout les sauces BBQ, industrielles et variées, c'est alors que l'on va souhaiter

plus d'originalité en proposant la sauce DIY, (Do It Yourself) que l'on va personnaliser selon une base telle que ketchup, vinaigre de cidre, sauce Worcestershire, sucre roux, moutarde, Tabasco, gingembre, ail, huile avec vos proportions et l'ajout ou la suppression d'un ou plusieurs éléments.

On est plus rigide sur les salades qui doivent comporter de l'avocat pour être californiennes, mais l'on apprécie depuis 1930 la grande classique la Cobb salad, du nom du patron du restaurant «Brown Derby» à Hollywood. Il faut : couper en lanières de la laitue iceberg, du cresson, de la trévisse rouge, de la romaine, couper en morceaux du blanc de poulet bouilli et bien froid, tomate, avocat, œufs durs, fines tranches de bacon grillé, ciboulette hachée, de la vinaigrette de vin et.....eh oui ! du Roquefort français émietté.

On trouve en Californie un fromage de chèvre : le Humboldt Fog (du courant froid et de la brume de San Francisco) et le Monterey Jack au lait de vache créé, par les moines de Monterey, David Jack, industriel, y a ajouté son nom.

San Francisco est la ville californienne par excellence et est célèbre par son Fisherman Pier où les bateaux viennent directement livrer leur pêche aux restaurants installés sur les quais. Certains cuisent directement en plein air ces crabes rouges du Pacifique dans de grands récipients, pour les poser ensuite sur l'étal d'où ils seront servis au restaurant ou vendus aux passants.

Cdt Yves CHARLOT



Œuvre de William Sutton, Pier 39 à San Francisco