

# AFCAN

## Informations



*Arrivée à Santorin*

Photo Cdt Pizon

N° 92

Décembre 2011



## Sommaire

Editorial .....	P.3
Réforme de la filière A de l'enseignement maritime ....	P.4
Réponse du Directeur des Affaires Maritimes.....	P.5
Immatriculation du navire La Recouvrance .....	P.6
Analyse du transport maritime pour l'année 2010 .....	P.7
Le transport fluvio-maritime de marchandises .....	P.11
Inspection des vannes à fermeture rapide.....	P.14
L'essai de vannes à fermeture rapide cause un black-out dans un DST .....	P.14
Coût humain dû aux insuffisances de réparations et d'entretien .....	P.15
Conférence en 2011 à Nantes sur la Convention du travail maritime.....	P.16
OMI-16 <sup>ème</sup> session du sous-comité des marchandises dangereuses.....	P.19
Le retour d'expérience est-il enfin rentré dans nos habitudes ? .....	P.20
Augmentation déraisonnable de la réglementation aux USA.....	P.22
ECDIS : Incompréhension, confusion, mais bientôt obligation .....	P.23
Nouvelles, lettres et extraits.....	P.24
Les pirates s'adaptent .....	P.30
En passant par la cambuse.....	P.31
Nouvel ex-voto à Notre-Dame de la Garde.....	P.32

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

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

Rue de Bassam - 29200 BREST

Tél. 0298 463 760.

Courriel : [courrier@afcan.org](mailto:courrier@afcan.org) - Site web : [www.afcan.org](http://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 une adresse 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

### Présidences de Régions

Nord & Normandie :	H. Ardillon normandie@afcan.org
Bretagne :	Ch. Loudes finistere@afcan.org
	J.D. Troyat ille-et-vilaine@afcan.org
	B. Derennes morbihan@afcan.org
Ouest & Centre :	Y. Bourdon loire@afcan.org
Méditerranée :	M. Prébot marseille@afcan.org
Sud-est & outremer :	aquitaine@afcan.org
Est & Ile de France :	alsace-lorraine@afcan.org

### Contacts

<b>BREST :</b>	0298 463 760
<b>LE HAVRE :</b>	Affaires Maritimes tél. : 0235 192 999
<b>MARSEILLE :</b>	Les Gens de Mer tél. : 0491 374 643
<b>NANTES :</b>	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

*D*epuis le précédent numéro d'AFCAN Informations, l'AFCAN a participé, comme à l'accoutumée, à des travaux sur la sécurité et la sûreté. Vous en trouverez certains comptes-rendus ou lettres en feuilletant votre magazine.

Nous avons été appelés à participer aux travaux de l'Administration en vue des prochaines réunions à l'OMI pour faire évoluer le matériel d'évacuation, et à tout le moins les procédures à appliquer lors des exercices d'évacuation. Il faut maintenant du temps et de la patience avant de voir les choses évoluer, c'est malheureux, mais on ne peut rien y changer... Espérons surtout avoir mis le doigt là où cela fait mal, et avoir bien fait passer le message une fois de plus, mais reconnaissons que les représentants de l'Administration que nous avons rencontrés sont aussi très persuadés du bien fondé de notre action. Il nous est revenu de présenter un texte, à soumettre par la France à un prochain comité D.E. de l'OMI, sur la tenue des embarcations de sauvetage à la mer afin qu'elles soient réellement prêtes à l'utilisation en cas d'évacuation, ce qui n'est pas toujours le cas sur certains modèles équipant nos navires modernes.

Toujours pas d'autorisation officielle pour l'embarquement d'équipes de protection embarquées (les fameuses EPE), pourtant largement et de plus en plus espérées par les navigants. Même s'il paraît souhaitable de ne pas avoir à s'en servir (ouverture du feu), leur présence aurait un effet psychologique tellement bénéfique sur l'équipage qu'il est certain que l'ambiance et donc le travail s'en trouveraient grandement bonifiés. L'AFCAN a de nouveau rencontré et expliqué son point de vue aux représentants de l'Administration et d'Armateurs de France. Il apparaît que là aussi les mentalités évoluent, mais il semble aussi malheureusement que cela sera long encore avant que la décision d'embarquer des EPE soit autorisée et donc appliquée. Par contre qu'en sera-t-il de la responsabilité du Capitaine au moment de l'ouverture (et de la fermeture) du feu ? Rien n'est vraiment défini, et cela prouve que nous avons encore à réfléchir et à participer, et nous le souhaitons, aux débats qui ne manqueront pas d'avoir lieu sur ce sujet.

L'ENSM est désormais en route et va d'ici 5 ans délivrer ses premiers diplômes d'ingénieur, temps prévu pour les études de ceux qui viennent d'intégrer l'école en première année. On peut être d'accord ou non avec cette formation, peu importe. Maintenant elle est en route et il faut faire avec. Principalement sur nos navires. Il nous faudra accueillir ces jeunes élèves comme les précédents, et leur dispenser le complément de formation habituel. Il faudra peut-être (et pourquoi pas certainement) dans certains domaines en faire plus encore. Il y aura ce manque de formation par travaux pratiques que ces élèves n'auront pas reçue pendant leur temps à l'école. Mais quand cela pourra-t-il être fait à bord ? En aurons-nous la possibilité en mer ? Lorsqu'on démonte une pompe, que l'on intervient dans un tableau électrique, c'est que le besoin s'en est fait ressentir. Surtout pas pour le plaisir de démonter ou pour montrer à un jeune qu'on sait faire. Surtout à notre époque de crise et de réduction d'équipage. A moins que la maintenance (et surtout son budget) en pâtisse. Je doute fort que les armements et leurs services techniques trouvent cela à leur goût. Donc l'école et la nouvelle formation sont là. Faire avec. Mais aussi essayer de la faire évoluer en utilisant les moyens à notre disposition pour faire accepter les idées que nous jugeons nécessaires à son amélioration.

Bon vent, belle mer

**Cdt Hubert ARDILLON,  
Président**

# RÉFORME DE LA FILIÈRE A DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME

## *Association Française des Capitaines de Navires*

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



Le 20 octobre 2011

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

Objet : Formation ENSM

Monsieur le Directeur

La commission des titres vient de donner son habilitation pour que l'ENSM puisse délivrer un diplôme d'ingénieur.

Est-il besoin tout d'abord de rappeler que les Officiers de la Marine Marchande ne rencontrent pas de problèmes de reconversion, la qualité de la formation délivrée jusqu'alors étant reconnue dans le monde de l'industrie ?

Si certains se réjouissent de ce changement, c'est l'occasion pour nous de rappeler un certain nombre de réalités, et de faire remonter l'inquiétude que nous ressentons chez les capitaines en exercice, nos jeunes Officiers et nos élèves.

Nous craignons que cette formation, basée sur un ensemble de connaissances théoriques, de travaux pratiques et de stages embarqués ne vienne à perdre sa raison d'être : les heures de travaux pratiques ont été réduites afin de satisfaire la commission des titres, et la qualité des stages embarqués à venir nous inquiète.

De plus, l'administration de la nouvelle structure peine à se mettre en place. Les enseignants et les élèves doivent faire face à de grosses difficultés d'organisation. Les élèves voient avec appréhension se rapprocher la période où ils vont devoir embarquer, tous en même temps, et les armateurs semblent beaucoup moins confiants que l'année dernière dans leur capacité à faire face à cet afflux.

Une nouvelle fois nous vous demandons de nous dire comment vous envisagez l'avenir maintenant que cette réforme est engagée :

Combien de sites envisagez-vous de garder et avec quelles spécialisations ?

Quelles solutions envisagez-vous pour l'embarquement de tous les élèves ?

Quel sort réservez-vous à la formation professionnelle autre que celle de la filière A ?

Capitaines de navires de plus en plus sophistiqués, avec des responsabilités de plus en plus importantes, et devant faire face à de nombreux aléas, nous avons absolument besoin de pouvoir compter sur des Officiers bien formés. Il y va de la survie de notre métier, de la sécurité des hommes et des navires, et du respect du milieu marin.

Veillez noter que nous adressons le même courrier à Madame la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement.

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

Pour le Conseil d'Administration réuni ce jour, le Président  
Cdt Hubert ARDILLON

Copie : M. le Président du C.A. de l'ENSM  
Mrs les Enseignants et Elèves  
Confédération des Associations Maritimes (Association Hydro-Sup Marine)  
Journaux "Le Marin" et "Journal de la Marine Marchande"

# RÉFORME DE LA FILIÈRE A DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME

## RÉPONSE DU DIRECTEUR DES AFFAIRES MARITIMES



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

*direction générale des infrastructures,  
des transports et de la mer*

Paris, le

- 4 NOV. 2011

*direction des affaires maritimes*

*Le sous-directeur des gens de mer  
et de l'enseignement maritime*

Monsieur le Président,

Vous m'avez saisi par courrier en date du 20 octobre 2011 sur plusieurs questions ayant notamment trait à la formation d'officier de la marine marchande et à l'École nationale supérieure maritime (ENSM). Je souhaitais vous apporter les éléments de réponse suivants :

Comme vous le soulignez, nous avons pu constater la satisfaction procurée par l'habilitation à délivrer le titre d'ingénieur par l'ENSM et notamment parmi les élèves qui sont entrés en septembre 2011, en première année du cycle de formation. Le référentiel pédagogique de cette filière A a été conçu par l'inspecteur général de l'enseignement maritime lors de groupes de travail auxquels participaient des représentants des associations d'anciens élèves et des représentants d'Armateurs de France. L'objectif premier étant bien la formation d'officiers de la marine marchande, il a notamment été scrupuleusement respecté les exigences de la convention STCW puis celles de la Commission des Titres d'Ingénieur.

Afin de poursuivre la réforme de l'enseignement maritime, une réflexion est maintenant en cours pour revoir l'ensemble de la filière B. Il sera notamment étudié les passerelles entre ces deux filières A et B et ceci dans les deux sens.

Pour ce qui concerne l'embarquement des élèves, nous travaillons d'ores et déjà avec la direction de l'ENSM et les services d'Armateurs de France sur cette question de manière à ne laisser aucun élève sans embarquement lors des prochaines périodes inter-scolaires. Pour l'année 2011, tous les élèves ont trouvé un embarquement grâce à la mobilisation de l'ensemble des acteurs, tant de la formation que de l'industrie.

Le Président du conseil d'administration et le directeur général de l'ENSM pourront certainement compléter ces quelques éléments.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le directeur des affaires maritimes

Philippe PAOLANTONI

Monsieur le Président  
Association Française des Capitaines  
de Navires  
Rue de Bassam  
29200 BREST

# IMMATRICULATION DU NAVIRE LA RECOUVRANCE

*Association Française des Capitaines de Navires*

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



Le 5 Octobre 2011

à Monsieur le Ministre chargé des Transports  
Ministère de l'Ecologie, du Développement  
Durable, des Transports et du Logement  
246, bd St Germain  
75007 PARIS



Objet : Immatriculation du navire LA RECOUVRANCE

Monsieur le Ministre,

Le navire LA RECOUVRANCE, réplique d'un aviso de 1815 (60 membres d'équipage), symbole et propriété de la ville de Brest, a été modifié afin de se conformer aux règles de sécurité actuelles. Par contre les manœuvres des voiles sont celles du navire d'origine et réclament outre l'équipage, la participation des passagers, une douzaine de personnes pouvant être sollicitées lors des virements de bord. Ce navire est actuellement exploité par un équipage de 5 marins professionnels.

Devant le déficit d'exploitation, l'armateur a sollicité une modification de la décision d'effectif pour la réduire à 3 en absence de passagers. Le Centre de Sécurité de BREST, après avoir rencontré les capitaines de la Recouvrance et des goélettes ETOILE et BELLE POULE, navires similaires en ce qui concerne la manœuvre, a donné un avis défavorable. Le Centre de Sécurité a estimé que l'exploitation du navire avec un tel effectif n'était pas possible en toute sécurité, particulièrement pour les manœuvres portuaires.

Suite à ce refus, l'armateur a alors décidé d'immatriculer le navire au second registre, le RIF, et selon nos informations, le centre de sécurité de Marseille, désormais nouveau port d'attache du navire, aurait autorisé la réduction d'effectif.

Cette décision d'effectif refusée par l'un a été acceptée par l'autre. Le refus de l'administration du 1<sup>er</sup> registre d'avaliser la décision d'effectif tient au fait que la sécurité des biens et des personnes ne pouvait être assurée avec l'effectif mentionné.

L'acceptation de l'administration du second registre tendrait à prouver 2 choses :

1. qu'il y a lecture et application différentes des règlements et des lois alors qu'en matière de sécurité ces règlements et lois s'appliquent sans distinction de registre ;
2. que les organismes nationaux et internationaux, qui classent le RIF dans les pavillons de complaisance, auraient raison.

Tout armateur, quels que soient la taille du navire et son effectif, pourra désormais savoir que les conditions de sécurité sous registre RIF sont plus réduites, ce qui a toujours été démenti par les autorités.

De plus, une dérogation aux règles du RIF, rendant automatique et obligatoire Marseille comme port d'attache, permettrait de maintenir Brest comme port d'attache de LA RECOUVRANCE, afin de satisfaire les donateurs locaux qui ont participé à sa construction.

L'AFCAN, pour qui la sécurité est une valeur fondamentale, s'interroge suite à la lecture et à l'application différente des textes. Nous souhaitons connaître les raisons d'une telle dichotomie, l'intervention que vous envisageriez pour faire respecter la réglementation.

Veuillez noter que nous envoyons la copie de ce courrier à la Direction des Affaires Maritimes, aux Centres de Sécurité de Brest et de Marseille ainsi qu'au navire LA RECOUVRANCE.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à ce que nous considérons comme une grave anomalie, et dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, nos respectueuses salutations.

Le Président  
Hubert ARDILLON

Copie journaux et revues :

Le Télégramme – Ouest France – Journal de la Marine Marchande – Le Marin – L'Hebdo du Finistère – Le Chasse Marée – Coté Ouest – Mer et Marine.

# ANALYSE DU TRANSPORT MARITIME POUR L'ANNÉE 2010

L'année 2010 a été marquée par le retour à la croissance. On assiste au retour généralisé à la surcapacité des flottes en raison de l'arrivée sur les marchés des anciennes commandes mais aussi d'une reprise massive des investissements des compagnies maritimes en nouvelles unités. Mais si l'année 2011 s'annonce en effet comme une année record pour la livraison de vraquiers et la course au gigantisme des navires de ligne régulière, la surcapacité de la flotte et le ralentissement économique lié à la maîtrise des dettes tant en Europe qu'aux Etats-Unis risquent d'annoncer une nouvelle crise dans le transport maritime. S'ajoutent à cela le coût des soutes durablement tiré vers le haut par le cours du pétrole et l'endurcissement des normes relatives aux émissions de polluants d'une part, et d'autre part le phénomène croissant de la piraterie.

Malgré la crise, la flotte mondiale de commerce a continué à croître sous le poids des livraisons des commandes passées en des temps meilleurs. Elle atteignait en 2010 les nouveaux chiffres record de 47 000 navires, soit 800 navires de plus que l'année précédente, et plus de 1,200 millions de port en lourd



La flotte mondiale est aujourd'hui dominée par les pavillons de libre immatriculation, qualifiés aussi de «complaisance». Leur tonnage s'élève à 700 Mt, soit plus de la moitié de celui de la flotte mondiale, et leur flotte est évaluée à 15 000 na-

vires, soit au tiers de l'effectif. Il s'agit pour ne citer que les principaux, du Panama, du Liberia, des Iles Marshall, des Bahamas, de Malte, de Chypre, d'Antigua et Barbuda, des Bermudes, de Saint-Vincent et des Iles Cayman. Classés par Etats du pavillon, le Panama occupe le 1<sup>er</sup> rang avec près de 7 000 navires, le Liberia le second rang avec 2 400 navires et les Iles Marshall le 3<sup>ème</sup> rang avec 1 200 navires. Ils sont suivis par Hong Kong, la Grèce, Singapour, les Bahamas, Malte, la Chine et le Royaume-Uni pour ne nommer que les 10 premiers.

Le classement des flottes en fonction des pays qui contrôlent réellement les navires est toutefois considérablement différent de celui des pavillons. La Grèce et le Japon occupent les 2 premières places, suivis par l'Allemagne, la Chine, la Corée du Sud, la Norvège, Hong Kong, les Etats-Unis, le Danemark et le Royaume-Uni. La France ne se place qu'au 27<sup>ème</sup> rang avec seulement 216 navires sous pavillon français. Parmi ceux-ci, 93 navires sont inscrits au registre International Français (RIF), 78 au registre métropolitain et 45 aux registres d'Outre-mer. Ces navires totalisent près de 6,3 millions de jauge brute et leur capacité d'emport est évaluée à plus de 8 millions de tonnes de port en lourd.

Une menace pèse cependant pèse sur le RIF, qui ferait l'objet d'une réflexion gouvernementale pour être réformé, au motif que 24 navires, parvenus en fin d'obligation de pavillon français en lien avec le GIE fiscal<sup>(1)</sup>, seraient susceptibles de quitter le

registre RIF. Pour les armateurs le RIF coûterait trop cher, en raison du poids des charges sociales.

Autre menace qui affecte très lourdement et de manière croissante l'industrie maritime mondiale, la piraterie. En prenant en compte l'ensemble des postes de charges des compagnies maritimes affectées par ce nouveau phénomène (rançons, assurances, re-routing, sécurité et forces navales déployées...), une étude réalisée fin 2010<sup>(2)</sup> estime le coût global de la piraterie entre 7 et 12 milliards de dollars par an. En ce qui concerne le transport conteneurisé, le phénomène de la piraterie a eu comme conséquence l'augmentation des coûts de navigation, liée non seulement à des coûts d'assurance et de protection des équipages, mais aussi à une croissance accrue des consommations de carburant. Les porte-conteneurs qui traversent ces zones sont en effet obligés d'augmenter leurs vitesses afin de réduire les risques d'attaque, et cela sur des distances de plus en plus longues. La compagnie Maersk a évalué en mai 2011 la surcharge piraterie pour un conteneur de 40 pieds à une fourchette de 200-500 dollars.

## LES PORTE-CONTENEURS



La flotte mondiale de porte-conteneurs, en augmentation de 25% sur l'année, comprenait au 1<sup>er</sup> janvier 2011 un total de 4 850 navires représentant une capacité de 14 282 000 EVP, soit la plus forte capacité jamais enregistrée dans l'histoire du transport maritime<sup>(3)</sup>. Le gros de la flotte est composé en majeure partie de navires en dessous de 4 000 EVP, soit 70% des navires de la flotte représentant 38% de la capacité totale en conteneurs, le segment 4000-10 000 EVP cumulant à 56% de la capacité avec 28% des navires, les plus de 10 000 EVP se chiffrant à 71 unités (885 000 EVP, soit 6% de la capacité). Néanmoins, après une pause liée à la récession économique, la course au gigantisme a repris au point qu'un porte-conteneurs sur 4 en commande est un ULCS (Ultra Large Containers Ship) de plus de 12 000 EVP. Maersk attend pour 2013 dix navires de la classe «triple E<sup>(4)</sup>» d'une capacité de 18 000 EVP chacun. Cette course au gigantisme est justifiée par les armateurs sur la base des gains environnementaux<sup>(5)</sup> et des économies d'échelles que l'accroissement de la taille des navires permet d'obtenir, d'autant plus que la politique de «slow steaming<sup>(6)</sup>» adoptée par les armateurs ces deux dernières années n'est pas remise en question.

Pour autant, au final ce sont sur les ports que repose l'essentiel des enjeux : capacité nautique avec des tirants d'eau de plus de 17 m, outillage suffisant avec des navires dépassant 50 m de large, cadence à soutenir. Les 3 premiers armateurs du classement se partagent plus du tiers de la capacité mondiale : AP

Moller-Maersk avec 2 314 000 EVP (15% de part de marché), Mediterranean Shipping Company (MSC) avec 1 975 000 EVP (12,8%) et CMA CGM avec 1 271 000 EVP (8,3%). On trouve ensuite Evergreen, Hapag-Lloyd, APL, CSAV Group, COSCO, Hanjin et China Shipping dans les 10 premiers.

### La situation des compagnies françaises

L'armement français comptait en 2010 trois compagnies impliquées dans le transport de conteneurs, mais avec des flottes d'importance très inégale : 401 navires dont 98 en propriété pour CMA CGM, 8 en propriété chez Marfret et un chez Maersk Maritime.

CMA CGM a renforcé sa position sur les marchés du transport conteneurisé, passant de 4,9% à 8,3% de la capacité de la flotte mondiale entre 2009 et 2010. En 2010 le groupe aura pris livraison de 15 navires dont 4 sous pavillon français (RIF) et prévoit d'en recevoir 9 dont 6 de plus de 10 000 EVP. Mais seuls 2 de ces navires seront immatriculés au RIF, alors qu'à l'heure actuelle seulement 21 navires sont immatriculés sous ce registre. Mais plus qu'en nombre d'unités, la flotte CMA CGM croît en termes de capacité. L'opérateur est en effet concerné par la tendance au gigantisme des navires qui caractérise l'ensemble du secteur. En mai 2011 la compagnie a décidé de convertir ses commandes pour 3 porte-conteneurs de 13 000 en 16 000 EVP, sans toutefois envisager d'investir, à la différence de Maersk, dans les nouveaux porte-conteneurs géants de plus de 18 000 EVP.

Après la crise de 2009 où CMA CGM a enregistré une baisse de 30% de son chiffre d'affaires, avec une perte de 500 M €, l'année 2010 a marqué une amélioration de la situation financière du groupe. Des niveaux d'activité records ont été enregistrés sur les lignes Asie-Europe et l'intra-Asie, et également sur les lignes Asie-Etats Unis. Le chiffre d'affaires a atteint 14,3 milliards de dollars, soit 36% de mieux qu'en 2009.

Le deuxième armement au conteneur, Marfret, a opté pour une stratégie d'alliances avec d'autres armements, notamment CMA CGM, afin d'améliorer sa couverture et la fréquence des services. Parmi les 8 navires de sa flotte, 5 sont sous le registre RIF. Les achats d'espace sur les navires d'autres flottes lui permettent d'embarquer ses marchandises sur plus de 30 navires. Avec 100 000 conteneurs transportés par an, Marfret évite les «autoroutes» Est-Ouest pour se concentrer sur les lignes Nord-Sud. La taille modeste de cet armement ne l'empêche pas de prospérer et d'annoncer un chiffre d'affaires de 180 M €. Fin mai 2011, Maersk Maritime, filiale française de Maersk, a annoncé qu'elle fermera ses portes en septembre.

### LE TRANSPORT DE VRACS SECS

Si la branche porte-conteneurs du transport maritime a été affectée par le ralentissement économique en cours, c'est dans le transport sec que la situation est la plus inquiétante. L'indice Baltic<sup>(7)</sup>, qui atteignait près de 3 000 points en août 2010, n'a cessé de s'effondrer pour atteindre près de 1000 points au début 2011. Mais si tous les segments du vrac sec ont ainsi subi une baisse sévère en 2010, certains marchés ont commencé à se redresser au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2011, le BDI se stabilisant entre 1250 et 1400 points. Néanmoins cette reprise ne concerne que les tarifs des navires de grande taille (Capesizes).

Si les analystes financiers considèrent qu'un retour du BDI à une valeur autour de 1600 points permettrait d'anticiper une reprise de l'activité économique mondiale, il ne faut pas oublier que les prochaines livraisons de nouvelles unités vont accroître

la capacité sur le marché du vrac sec et exercer, par conséquent, une pression à la baisse sur les taux de fret. Ainsi, sur la route Brésil-Chine, une des principales lignes - avec la ligne Australie-Asie de l'Est - du commerce de minerai de fer mondial, le géant minier brésilien Vale devrait recevoir d'ici 2013, 41 VLCC<sup>(8)</sup>, sur un marché où l'offre de navires est déjà supérieur à la demande<sup>(9)</sup>.

En revanche, selon une étude de la DnB NOR Bank<sup>(10)</sup>, la seule demande chinoise en minerai de fer pourrait absorber, d'ici 2020, 584 vraquiers supplémentaires, soit bien plus que les 453 navires en commande. D'après cette étude, la Chine est désormais le cœur des grands échanges mondiaux de vracs secs.

Au début 2010, la flotte mondiale de vraquiers s'élevait à 7 772 navires, soit 291 de plus qu'en 2009, représentant 451,2 millions de tonnes de port en lourd, en augmentation de 36,8 M tpl par rapport à 2009.

### Le secteur des vracs secs en France

Le marché français du vrac sec a été longtemps sous le contrôle de 2 compagnies : Bourbon, avec sa filiale Sétaf-Saget, et LDA, avec sa filiale Cetrappa.

Le groupe Bourbon s'est dégagé du transport de vrac à l'automne 2010 pour s'investir davantage dans le secteur des services offshore. Sa filiale Sétaf-Saget, vendue en fin 2010, poursuit son activité avec une flotte de 30 à 40 affrétés et assure la gérance commerciale du cimentier Endeavor affrété à long terme par Lafarge. La compagnie envisage de revenir à l'armement en propriété en 2012 avec 3 navires Supramax de 63 000 tonnes (sous pavillon panaméen).

La flotte de vraquiers de propriété française ne compte plus que 3 unités, les Jean LD et Pierre LD, sous pavillon RIF, de Louis Dreyfus Armateurs, et le Cape Agnes, sous pavillon panaméen, détenu par EDF Trading/Mitsubishi. Pour autant, Louis Dreyfus Armateur, opérateur ayant toujours adopté une politique prudente d'investissement en navires, a commandé à des chantiers chinois 8 vraquiers dont 4 Capesize (180 000 t) et 4 Handymax (40 000 t), qui devront être livrés entre 2013 et 2014. L'armateur mise en effet sur une reprise du marché à partir de 2013, l'augmentation de la demande chinoise devant permettre d'absorber la surcapacité de la flotte mondiale. Par ailleurs, Cetrappa, la filiale de Louis Dreyfus Armateur, est affréteur d'une vingtaine de navires de 28 000 à 182 000 tpl totalisant près de 2 millions de tonnes de port en lourd. Enfin le groupe gazier GDF Suez a affrété en mars 2011 le vraquier panaméen GDF Suez Ghent de 58 470 tpl.

### Le transport pétrolier et de gaz

Après une chute significative en 2008 et 2009, les tarifs du fret pétrolier, qui avaient remonté au cours du premier semestre 2010, ont reculé à partir de l'été. Cette tendance s'explique davantage par un excès de l'offre de transport que par un manque de demande<sup>(11)</sup>. En effet en 2010, 50 nouvelles commandes de Very Large Crude Carrier (VLCC) ont été enregistrées contre 19 en 2009. Actuellement la flotte mondiale de VLCC compte 548 unités dont 179 en commande. Toutefois, le tonnage global du carnet des commandes est en baisse, 118 M tpl en 2011 contre 132 M tpl en 2010.

### Le secteur du transport de vracs liquides en France

La flotte française de pétrole brut comprend 14 navires immatriculés au RIF, tous de la catégorie VLCC. Ces navires sont

loués coque nue et affrétés à temps par les armateurs qui remplissent ainsi leurs obligations légales de pavillon<sup>(12)</sup>. Quatre compagnies sont concernées : Euronav, qui arme 7 navires – BW Maritime, 3 navires – V.Ships, 3 navires et Maersk, 1 navire. La flotte de transporteurs de produits pétroliers raffinés appartenant à des armateurs établis en France compte actuellement 65 navires dont 37 sous pavillon français et 28 sous pavillon étranger. Cette flotte est composée en majorité de tankers de moyenne et petite taille

Les compagnies leaders dans le secteur du transport pétrolier de produits raffinés sont essentiellement :

- MAERSK Tankers France, principal armateur de produits raffinés avec une flotte de 13 navires, dont 9 sous registre RIF;
- SEA-TANKERS, née de la fusion de Fouquet Sacop et de Pétromarine, sous le contrôle du groupe belge SeaInvest, avec une flotte de 28 transporteurs de produits raffinés, dont 16 sont sous registre RIF ;
- SOCATRA, seule compagnie à capital entièrement français, avec une flotte de 16 navires (dont 6 entrés en 2011), dont 2 sont sous RIF.

Le secteur des armements pétroliers est aujourd'hui le plus problématique de la flotte française. Les risques pour l'armement national sont liés principalement :

- à l'évolution des capacités de raffinage françaises, qui pourraient entraîner la sortie de flotte de plusieurs VLCC ;
- à la sortie de flotte de navires qui, suite aux fusions avec des groupes étrangers, pourraient aller rejoindre les registres des sociétés mère ;
- à l'arrivée à échéance de l'obligation pour les navires achetés par le biais de GIE fiscaux.

Concernant les deux dernières hypothèses, les armateurs ont en effet évalué à 1500 \$ par jour et par navire le surcoût du RIF par rapport à un pavillon européen pour des navires qui valent sur le marché entre 11 000 et 12 000 dollars/jour, et cela dans un marché où les taux de fret se sont effondrés depuis 2008.



### Le transport de gaz liquéfié en France

Dans ce domaine, la France dispose de 2 grands armateurs de niveau mondial : GDFSuez, en ce qui concerne le transport de gaz naturel (GNL), et Geogas pour le gaz de pétrole (GPL).

GDFSuez dispose d'une flotte de 17 méthanières, dont 4 en propriété (3 sous RIF, armés par Gazocéan, et 1 sous pavillon norvégien) et dont les 13 autres sont affrétés. De son côté, TOTAL affrète un méthanière sous pavillon norvégien.

La flotte du groupe Geogas, 1<sup>er</sup> trader international de GPL, comprend 22 navires dont 8 sous registre RIF, gérés par l'armement V.Ships France.

## LES NAVIRES À PASSAGERS

### Les paquebots de croisière

Le marché mondial de la croisière est en perpétuelle évolution depuis plus de vingt ans, avec notamment une phase de démocratisation des produits, permise par la construction de grosses unités, inspirées du concept du «funship» lancé par Carnival dans les années 1970. Le groupe **Carnival Cruise Lines** est d'ailleurs le numéro un incontesté depuis bientôt 40 ans, propriétaire d'une dizaine de compagnies<sup>(13)</sup> et d'une centaine de paquebots. Le chiffre d'affaires du groupe a été évalué en 2010 à 14,5 milliards de dollars et le bénéfice net à près de 2 milliards de dollars. Les navires ont accueilli 9,1 M de passagers dont 52% originaires d'Amérique du Nord, 39% d'Europe, 7% d'Asie et d'Australie et 2% du reste du monde. Le groupe emploie au total 89 000 salariés. En France, le marché de la croisière a atteint en 2010 le cap de 387 000 passagers, en croissance de 12% par rapport à 2009. Le marché français est le 7<sup>ème</sup> au niveau mondial, et le 4<sup>ème</sup> en Europe. Bien que dominé par les grandes compagnies mondiales, les opérateurs français ont une place importante dans les services haut de gamme : la compagnie du Ponant, Croisière de France, Club Med.

La compagnie du **Ponant**, filiale de CMA CGM, arme 5 navires sous pavillon français (Wallis et Futuna), dont le paquebot à voiles Le Ponant, qui ont transporté 13 500 passagers en 2010.

L'armement Club Med (V.Ships) ne possède plus que le Club Med 2, paquebot à voile, sous pavillon Wallis et Futuna.

### Les transbordeurs

La flotte française de ferries compte 35 navires transbordeurs, dont 25 sous pavillon français, et 5 navires à grande vitesse (NGV), dont 2 sous pavillon français. Parmi ces 40 navires, 26 sont basés en Méditerranée, et 16 en Manche-Atlantique.

Les 2 marchés les plus importants sont celui de la desserte maritime de la Corse, et celui de la desserte transmanche. Ces 2 marchés ont tendance à décroître depuis plusieurs années, face à la concurrence du mode aérien à bas coût pour le premier, et celle du lien fixe transmanche pour le second. Sur ces deux segments le nombre de compagnies exploitant des navires battant pavillon tiers (LD Lines sur le transmanche, Corsica Ferries sur la Corse) ne cesse de s'accroître. Les principales compagnies françaises opérant sur ce secteur avec des navires au 1<sup>er</sup> registre métropolitain, la SNCM sur la Corse, Brittany Ferries et SeaFrance sur la desserte transmanche traversent une période de bouleversement économique susceptible d'avoir un lourd impact sur l'emploi national de marins.

### La desserte maritime de la Corse

La desserte de la Corse compte 24 liaisons maritimes assurées par 6 compagnies : Corsica Ferries (63% du trafic passagers) – la Société Nationale Corse Méditerranée (SNCM) (27%) – la Compagnie Méridionale de Navigation (6%) – Moby Lines (4%). Le dispositif de la continuité territoriale<sup>(14)</sup> repose sur une délégation de service public (DSP), dont sont titulaires la SNCM et la CMN jusqu'au 31 décembre 2013. Ce dispositif est actuellement remis en question, et doit être examiné devant l'Assemblée Territoriale de Corse. Mais tant Véolia (actionnaire principal de la SNCM) que la CMN déclarent ne plus pouvoir aller jusqu'à cette date avec une DSP dont l'équilibre a été profondément mis à mal ces derniers mois, notamment du fait de la hausse des soutes.

Pour la desserte de l'ensemble des ports corses, la SNCM et la CMN mettent en ligne au départ de Marseille, dans le cadre des obligations de service public, 7 cargos mixtes<sup>(15)</sup> renforcés par 2 car-ferries pendant les périodes de pointe. Corsica Ferries dessert également l'île à partir de Toulon et de Nice avec des navires battant pavillon italien.

La flotte de la SNCM, qui, outre la Corse, dessert aussi les ports d'Afrique du Nord, comprend 10 navires dont 4 cargos mixtes, 5 ferries et un NGV. L'effectif total s'élevait en 2010 à 1 317 navigants et 550 sédentaires. La compagnie est le premier employeur de Corse dans le domaine des transports, avec 677 salariés résidant en Corse. Mais la situation financière de la SNCM ne cesse de se dégrader dans un contexte social doublé d'une concurrence accrue. L'année 2010 a été rythmée par 9 arrêts de travail, pour un total de 4 522 jours/homme de grève, lancés par le syndicat majoritaire, la CGT, occasionnant l'annulation de 66 traversées. Cette situation ne s'est pas améliorée au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2011.

La CMN arme 3 ferries entre Marseille, la Corse et la Sardaigne, dont la mise en service d'un nouveau navire doit s'accompagner du retrait du plus ancien.

### Les liaisons transmanche

Tous les opérateurs du transmanche subissent les impacts de la mauvaise situation économique britannique et irlandaise et de la baisse du pouvoir d'achat des touristes britanniques due à la chute de la livre sterling : SeaFrance est en phase de redressement judiciaire, P&O Ferries de licenciements, LD Lines a supprimé la ligne Boulogne/Douvres, et Brittany Ferries connaît des résultats contrastés suivant les lignes.

**SeaFrance**, dont l'actionnaire principal est la SNCF, a réduit sa flotte, qui opère sur la ligne Calais-Douvres, de 6 à 4 navires (dont un frétur) battant pavillon français pour 30 rotations quotidiennes.



L'avenir de SeaFrance, en redressement judiciaire depuis le 30 juin 2010, est suspendu à la décision de Bruxelles d'accepter une demande d'autorisation de recapitalisation, d'un montant de 223 M€, vitale pour

l'entreprise, sous peine d'être mise en liquidation. Cette recapitalisation, conditionnée par l'application d'un nouveau plan industriel (NPI), prévoyant la suppression de 725 postes, est cependant loin d'être acquise, en raison de l'opposition des principaux concurrents de la compagnie – Eurotunnel et P&O Ferries – évoquant un soutien public illicite. Les salariés de la compagnie ont cependant accepté le plan de restructuration et de refinancement soumis à Bruxelles.

Aujourd'hui, l'effectif de SeaFrance comprendrait 927 salariés, le plan de sauvegarde de l'emploi étant de réduire le nombre de postes à 873.

En juin 2011, la compagnie a décidé de supprimer un navire sur les quatre assurant la liaison transmanche. En attendant, les procédures de cession menées par les administrateurs et la SNCF ayant échoué, le tribunal de commerce de Paris a accordé un sursis à la compagnie, prolongeant jusqu'au 27 octobre 2011, sa période de redressement judiciaire.

Aux dernières nouvelles<sup>(16)</sup>, le syndicat majoritaire CFDT de SeaFrance a déposé le 24 août 2011 une offre de reprise de la

compagnie par une coopérative ouvrière (Scop), qui propose de garder 4 navires ainsi que l'ensemble des salariés, soit près de 890 salariés encore en CDI, et près de 200 CDD. Lors de la réunion du Comité d'entreprise le 8 septembre, les administrateurs judiciaires ont demandé un certain nombre de précisions nécessaires pour rendre le projet dit de «Scop» présentable au tribunal. Au cours de cette réunion, les représentants des salariés au Comité d'Entreprise ont, à l'unanimité, rappelé fermement leur rejet du projet de NPI modifié, et voté contre une présentation par le groupement DFDS/LDA de leur projet de reprise, comme les administrateurs judiciaires le proposaient. De toute façon, ces derniers ont confirmé qu'aucune prolongation de la période d'observation n'était envisageable et ont indiqué que l'audience finale au cours de laquelle le Tribunal de Commerce examinera le dossier SeaFrance était fixée au 25 novembre 2011. Il est à craindre que cette décision sonne le glas de SeaFrance.

**Brittany Ferries** dessert 9 lignes régulières entre la France, l'Angleterre, l'Irlande et l'Espagne. La compagnie arme 9 navires, soit 7 transbordeurs dont 6 de grande capacité (de 25 000 à 40 000 t de jb), 1 frétur et 1 NGV. Fin 2010, Brittany Ferries employait près de 2 500 personnes, dont 1 700 navigants, ce qui en fait le premier employeur de marins français. Mais la compagnie n'a pas échappé à l'évolution du transmanche et mise actuellement sur le développement de sa desserte irlandaise et surtout sur la liaison entre l'Angleterre et l'Espagne. Trois navires assurent 7 rotations par semaine depuis l'Angleterre à destination de Bilbao et Santander, et en mars 2011 une ligne a été ouverte entre Portsmouth et Bilbao, assurant 3 liaisons par semaine. Si Brittany Ferries a perdu en 2010 un peu plus de 100 000 passagers sur le transmanche, la compagnie a connu une forte augmentation de trafic vers l'Espagne, 221 257 passagers contre 165 819 l'année précédente, et attend 100 000 passagers de plus en 2011, auxquels s'ajouteraient 25 000 camions.

Devant ces courants contraires - tumultueux sur la Manche, porteurs sur l'Espagne – la direction de l'armement demanderait que de nouveaux mécanismes soient mis en place, à savoir l'instauration du salaire net en France<sup>(17)</sup>, l'exonération totale des charges<sup>(18)</sup>, et la création, au niveau communautaire d'un bonus «écomer» à verser aux chargeurs optant pour la voie maritime plutôt que par la route<sup>(19)</sup>.

Après avoir subi des déboires en Méditerranée sur l'autoroute de la mer entre Toulon et Civitavecchia, un échec à Boulogne, et l'échec d'un rapprochement avec SeaFrance, LD Lines arme cependant un navire sous pavillon français sur le Havre-Portsmouth et un navire, aussi sous pavillon français, sur Dieppe-Newhaven. Toutefois, si le transmanche connaît quelques difficultés, les débuts de LD Lines sur l'autoroute de la mer Montoir-Gijon, lancée en septembre 2010, sont encourageants. Après avoir affrété un navire britannique, LD Lines l'a remplacé par un navire de plus grande capacité, le *Norman Asturias*, sous pavillon italien. Ce navire qui effectue 3 rotations par semaine, affiche un taux de remplissage en progression de l'ordre de 55%. L'objectif de la compagnie est de transporter non seulement des remorques, objectif initial des autoroutes de la mer, mais aussi de capter le flux de touristes voyageant en été entre la France et l'Espagne.

### CONCLUSION

Un article du Monde daté du 25 août 2008 résume bien les difficultés rencontrées dans le secteur du transport maritime. Si l'année 2010 a été une année inespérée pour les armateurs, après une année 2009 catastrophique, le ralentissement de la reprise économique dans ce secteur s'est confirmé sur la première partie

de l'année 2011 pour tous les marchés du shipping. Ce ralentissement serait lié au ralentissement de l'économie mondiale, aux incertitudes concernant l'avenir de la zone euro et l'avenir du déficit américain, à l'évolution des cours des matières premières et du pétrole sous la pression des économies émergentes. Si le porte-conteneur est affecté par le ralentissement économique, la flotte pétrolière augmente plus vite que la demande, et le transport sec connaît une situation inquiétante liée à la surcapacité de la flotte et à l'abondance des commandes de grands minéraliers. Dans ce contexte, les armateurs s'attendent à une baisse de la rentabilité de leurs investissements d'autant plus que les coûts d'exploitation ne devraient pas cesser de croître sous l'effet du cours du pétrole et de l'explosion de la piraterie.

**René TYL - membre de l'AFCAN**

- 1 Ce système a permis aux entreprises de mettre en place des schémas de financement et d'investissements en crédit-bail. Ainsi un GIE, généralement un pool bancaire, acquiert l'investissement et le donne en crédit-bail à l'investisseur.
- 2 Cette étude a été réalisée par l'ONG One Earth Future qui a réuni des experts du RAND Institute, du BIMCO, de la World Maritime University de Malmoë, de la Hong Kong Polytechnic University et de l'ITMMA.
- 3 En 2000 la flotte ne comptait que 2 600 navires pour une capacité de 4 500 000 EVP.
- 4 La notion de «Triple E» correspond à «Economies of Scale» (économies d'échelle), «Energy Efficiency» (efficacité au plan énergétique) et «Environmentally Improved» (qualité environnementales améliorées).
- 5 Réduction des émissions de gaz à effet de serre de 50% pour chaque conteneur transporté avec les nouveaux navires «triple E».
- 6 Les moteurs des nouveaux navires sont conçus pour une vitesse de 3 nœuds inférieurs à la vitesse moyenne d'avant la crise pour atteindre 23 nœuds contre 25 nœuds pour les «triple E».

- 7 Le «Baltic Dry Index» (BDI) mesure les prix du transport maritime en vrac des matières sèches (minerais, charbon, métaux, céréales) en pondérant les échanges sur 24 routes maritimes qui relient les pays producteurs (Brésil, Afrique du Sud, Australie) aux pays importateurs (Europe, Extrême-Orient).
- 8 Very Large Ore Carrier soit Très Grand Minéralier.
- 9 D'après le *Marin* du 9/9/11, le groupe brésilien aurait envisagé de vendre 19 vraquiers géants de 400 000 t commandés en Chine et en Corée en 2008 et 2009.
- 10 Le *Marin* «Shipping 2010»
- 11 Les prévisions pour la consommation mondiale de pétrole sont cependant à la hausse, mais ne seront pas suffisantes pour absorber les programmes de nouvelles constructions.
- 12 La loi «pétrolière» du 31 décembre 1992 oblige les sociétés de raffinage françaises de maintenir une capacité de transport maritime sous pavillon français fixée à un port lourd correspondant à 5,5% du tonnage de pétrole brut importé par chaque raffineur chaque année.
- 13 Holland America Line, Seabourne Cruise Line, Costa Croisière, Cunard Line, P&O Cruises, P&P Cruises Australia, Princess Cruises, Aida Cruises, Iberocruceros.
- 14 Institué par un comité interministériel du 10 décembre 1975 pour atténuer les contraintes de l'insularité. La continuité territoriale de la Corse bénéficie actuellement d'une enveloppe de 187 M€ dont 120 pour les transports maritimes.
- 15 Dont 4 appartiennent à la SNCM et 3 à la CMN.
- 16 Le *Marin* du 2 septembre 2011.
- 17 Déjà demandé par la précédente direction de SeaFrance dans les années 2005.
- 18 Brittany Ferries, comme les compagnies françaises, bénéficie déjà d'exonérations partielles de charges sociales.
- 19 La nouvelle réglementation sur le carburant (utilisation exclusive de fuel à 0,1% d'oxydes de soufre), adoptée par l'OMI et applicable en 2015 en Manche et Baltique, pourrait être néfaste aux lignes maritimes et faire le jeu du transport routier.

## LE TRANSPORT FLUVIO-MARITIME DE MARCHANDISES.

### UN MODE DE TRANSPORT ASSEZ MÉCONNU DU GRAND PUBLIC.

Comment se définit-il par rapport au transport maritime et au transport fluvial, quels sont les navires adaptés à ce mode de transport, quelles sont ses zones de chalandise, a-t-il les moyens de se développer et de concurrencer d'autres transports ? Tout simplement, il s'agit d'un concept simple, un navire pour la mer et pour le fleuve. Mais ce mode de transport, très localisé et très spécialisé, ne fait sans doute pas assez parler de lui. Nonobstant, il rend des services depuis des lustres.



### LA NAVIGATION FLUVIO-MARITIME DEPUIS L'ANTIQUITÉ

Le transport fluvio-maritime a toujours existé. Des récits historiques datant du Moyen-âge et même de l'Antiquité mentionnent des navires de mer capables de remonter les fleuves et ainsi acheminer la marchandise au plus près de son lieu de consommation. La remontée des fleuves se faisait grâce à la force du vent, des animaux de trait et parfois des hommes, le seul obstacle étant la force du courant. Cette navigation disparaît avec l'introduction de la machine à vapeur, utilisée pour la propulsion des navires. Dès 1889, les Britanniques construisirent un petit navire reliant Paris à Londres sans rupture de charge.

Plus récemment, après la guerre, les riverains de la Seine-Maritime pouvaient voir circuler sur la Seine d'étranges petits navires plats. Les pilotes maritimes de la Seine les appelaient les «petits parisiens», car ils reliaient régulièrement Londres à Paris, où ils accostaient quai d'Austerlitz. Ces navires étant très bas sur l'eau, il n'était pas commode pour les pilotes de monter à bord, car ils roulaient facilement à la moindre petite houle qui déversait des tonnes d'eau sur le pont. Après un cordial «hello pilot, a cup of tea» du «captain», prononcé

avec un redoutable accent cockney, un matelot lui tendait une «mug» fumante et crasseuse dans laquelle il plongeait un pouce grassex pour la tenir au roulis, le tout dans une odeur de friture à vous soulever le cœur provenant des bas fonds de la cuisine où le cuisinier préparait le breakfast. Mais ces navires, d'une conception ancienne et dont la rentabilité n'était plus avérée, disparurent à la fin des années 1960, et furent peu à peu remplacés par des navires davantage adaptés à ce mode de transport.

#### LES PARTICULARITÉS DU TRANSPORT FLUVIO-MARITIME

L'originalité du navire fluvio-maritime est d'être apte à naviguer sur mer aussi bien que sur les fleuves. Il s'agit en effet d'un navire de mer qui effectue un transport en empruntant le fleuve et la mer, sans transbordement de marchandises, celles-ci restant sur le navire. On voit là les économies apportées par ce mode de transport. En contrepartie, ce mode très particulier est soumis à d'importantes contraintes.

En premier lieu, il n'existe que dans des zones opératoires bien définies, car si les rivières ont toujours attiré les activités humaines, elles sont en général peu accessibles à des petits navires de mer. En France, ce mode de transport se concentre principalement dans deux bassins : l'axe Rhône/Saône de Fos à Chalon sur Saône (53% du trafic national) – la Seine de Rouen à Montreuil et l'Oise jusqu'à Compiègne (33%).

En second lieu, compte tenu des contraintes d'accès des zones fréquentées, les navires fluvio-maritimes sont soumis à des particularités techniques très spécifiques et très contraignantes. Il leur faut en effet tenir compte des caractéristiques de la voie d'eau que sont le gabarit des écluses, ainsi que le tirant d'eau et le tirant d'air maximum admissible. Aussi pour en faciliter le passage, ces navires disposent-ils de mâts rabattables et d'une timonerie montée sur une base télescopique. Ces dispositions permettent ainsi l'accès à des villes comme Lyon et Paris à des caboteurs de 2000 tonnes de charge (le tirant d'eau en Seine fluviale est de 3,50 m, et sur le Rhône de 3 m).

#### LES PROBLÈMES RENCONTRÉS

Par rapport à de véritables navires de mer, les navires fluvio-maritimes sont coûteux, car ce sont des navires hybrides, à la fois fluviaux et maritimes. Les contraintes du fleuve auxquelles il leur a fallu répondre (largeur, tirant d'eau, tirant d'air) en a renchéri le coût de construction. Mais la source de tous les problèmes est la taille. La largeur des sas d'écluses en limite en effet la longueur, car il est nécessaire de respecter un certain rapport entre longueur et largeur au risque de fragiliser la structure du navire, plus particulièrement en mer. La houle peut engendrer des torsions de structure jusqu'à rupture si le navire est trop long. Aussi ces navires sont-ils de faible capacité : 1600 à 2200 tonnes pour la plupart, du moins en Europe de l'Ouest. L'acquisition d'un tel caboteur est une dépense conséquente pour un armateur et le coût de construction n'incite pas les investisseurs. Il s'ensuit un vieillissement inéluctable et une raréfaction de la flotte.

Si le coût de construction de ce genre de navires est plus élevé que celui d'unités maritimes de taille équivalente, leur coût d'exploitation est aussi nettement plus élevé que celui d'unités purement fluviales. Ils se distinguent en particulier des unités fluviales par des contraintes d'armement plus fortes. Un automoteur (jusqu'à 2000 t) peut être exploité par un artisan et son épouse et un convoi poussé (jusqu'à 5000 t) est armé de 4 hommes pour une navigation continue. Pour satisfaire aux règlements maritimes en vigueur les navires fluvio-maritimes doivent disposer d'un équipage suffisant pour assurer la sécurité à bord, soit 6 hommes au minimum.

Ces équipages sont en général constitués de marins professionnels sans expérience fluviale, aussi les capitaines des navires fluvio-maritimes ont-ils recours pour la navigation purement fluviale à des pilotes fluviaux. En France, le pilotage fluvial n'est cependant pas obligatoire (seule est obligatoire la présence à bord d'une personne titulaire d'un permis de conduire fluvial), mais aucun capitaine ne se risquerait de naviguer sur la Seine ou sur le Rhône sans assistance extérieure. A l'heure actuelle, le statut de pilote fluvial n'est toujours pas défini. Il s'agit d'un nombre limité d'anciens marins qui proposent leurs services pour un coût relativement élevé. Il serait souhaitable que l'exercice de cette profession soit encadré par une structure juridique, et que soit créée une réelle profession de «pratiques» fluvio-maritimes. Le service de navigation du Rhône a en effet dénombré un certain nombre d'accidents imputables à des erreurs de pilotage (45 accidents en 5 ans), liés sans doute au manque de manœuvrabilité de ces navires et à la difficulté des pilotes fluviaux à s'adapter aux caractéristiques des navires de mer.

#### DES AVANTAGES INDÉNIABLES À VALORISER

Les surcoûts liés à la construction et à l'exploitation de ces navires sont compensés par l'économie des ruptures de charge par transbordement dans les ports de mer. En maritime, la marchandise est acheminée par camion jusqu'au port de chargement puis chargée sur le navire. Après l'acheminement de la marchandise jusqu'au port d'arrivée, ces mêmes opérations devront être de nouveau effectuées. Réalisées dans les ports maritimes par les dockers des entreprises de manutention, ces opérations sont coûteuses. Alors qu'en empruntant la technique du fluvio-maritime, le destinataire ou le chargeur, dont les installations sont souvent au bord du fleuve, utilise son propre personnel et son propre outillage de manutention ou ceux d'un port fluvial, réalisant ainsi des économies significatives. Autre avantage, celui de la traçabilité du produit (possibilité de suivre le parcours d'un produit depuis sa production jusqu'à sa distribution), ces petits caboteurs acheminant directement de porte-à-porte leurs cargaisons du producteur à l'utilisateur. De plus l'absence de manutention évite de détériorer la marchandise et d'éviter les pertes. Mais l'avantage bien connu du mode fluvial est de permettre une réduction très importante des émissions de CO<sub>2</sub> par rapport aux autres modes de transport terrestre, sachant que 2000 t transportées en caboteur équivalent à 80 camions qui ne circuleront pas.

## LA FLOTTE ET LES ÉQUIPAGES

La flotte des fluvio-maritimes fréquentant les bassins de la Seine et du Rhône/Saône a été évaluée en 2009 à 66 navires, dont 45 sur la Seine et 21 sur le Rhône. La majorité de la flotte a plus de 20 ans, seuls une dizaine de navires sont relativement récents. La longueur moyenne des navires se situe aux alentours de 80 m, la largeur de 10 à 12 mètres, le port en lourd moyen de 1500 à 3000 tonnes, et la vitesse à 10/11 nœuds.



Ce furent d'abord, dans les années 1970, des navires allemands, puis des anglais. On vit aussi quelques navires français et hollandais. A la fin des années 1990, la plupart des armateurs optèrent pour des pavillons de complaisance, ce qui leur permit de réduire leurs charges d'exploitation et leurs taxes. On relève en 2009 une douzaine de navires immatriculés à Antigua et Barbuda, une dizaine aux Bahamas, un peu moins à Malte, à St Vincent et Grenadines, au Panama, à Gibraltar et en Lituanie, et quelques-uns au Portugal, en Pologne, à Limassol, à la Dominique, en Belgique. Le pavillon français est absent de ce marché : les armements sont allemands, hollandais, anglais, danois.

Les équipages changèrent de nationalité au profit des polonais, des croates et d'autres nationalités d'Europe de l'Est, ce qui signifiait aussi une réduction des charges salariales. Aux alentours de 2000, ces équipages firent place à des équipages ukrainiens ou russes. Ces équipages sont habituellement composés d'un capitaine et de son second, d'un chef mécanicien, de 2 matelots et d'un cuisinier. Les horaires de travail sont très contraignants, souvent de l'ordre de 18 heures par jour. Le capitaine et son second se partagent les heures de quart à la passerelle, de 06 h à 12 h et de 18 h à 24 h pour le capitaine, de 00 h à 06 h et de 12 h à 18 h pour le second. Ces conditions de travail sont susceptibles de créer des accidents souvent liés à un défaut de vigilance pour cause de fatigue ou d'absorption par des tâches administratives durant les quarts. On a relevé ainsi ces dernières années un échouement sur la plage de Berck sur mer – un échouement sur un rocher à la pointe SE de Porquerolles – un abordage avec un chalutier en Manche Ouest, accidents n'ayant causé ni victime, ni pollution.

## LE TRAFIC DES PORTS FLUVIAUX

Le trafic fluvio-maritime sur la Seine s'élevait en 2001 à 504 000 tonnes. En régression constante, il n'atteignait plus

que 417 000 tonnes en 2008 (-17%). Les trafics sont concentrés sur 3 ports principaux dont un port privé Bonnières et 2 ports gérés par le port autonome de Paris, Limay et Gennevilliers. Le trafic maritime connaît une baisse révélatrice de sa fragilité, liée aux désintérets des armements au cabotage (diminution significative du nombre d'escales de navires : 195 en 2008 contre 270 en 2001) et au déséquilibre entre les flux à l'import et à l'export. L'équilibre entre ces deux flux est en effet capital pour éviter les coûts d'entrée ou de sortie à vide sur ballast, ces coûts quasiment incompressibles (pilotage, écluse, droits de port...) grevant à la limite le bénéfice du fret.

Le trafic est concentré sur 2 familles de produits que sont les céréales et les produits sidérurgiques sous différentes formes, et dans une moindre mesure, les ferrailles, la pâte de bois et les matériaux de construction. Le Royaume-Uni demeure le principal partenaire du port autonome de Paris, suivi par l'Irlande, l'Espagne, le Portugal et la Finlande, et depuis 2005 par la France (Dunkerque). Le trafic avec le Maroc a disparu, de même que les échanges avec la Lituanie et l'Estonie, la Pologne et l'Italie



Le trafic sur le Rhône/Saône bénéficie de l'activité du port d'Arles dont le tirant d'eau admissible de 4,50 m lui permet de recevoir des navires de plus de 3000 t. Le trafic est passé de 300 000 t en 1991 à près de 890 000 t en 2008, mais cette progression stagne depuis plusieurs années. Sur le Rhône-Saône, le fluvio-maritime transporte en majorité des vrac solides qui se répartissent pour la majorité en produits agricoles, minéraux et déchets. Ces trafics sont concentrés sur les ports d'Arles, Vienne, Lyon et Chalon. Le débouché naturel de l'axe Rhône-Saône est le bassin méditerranéen qui regroupe 95% de l'activité du trafic, partagé principalement entre les pays de l'Union européenne et le Maghreb. On note aussi des destinations marginales telles que les pays baltes ou l'Egypte, Israël, la Turquie jusqu'en Mer Noire.

## CONCLUSION

Le transport fluvio-maritime, dont les avantages en termes de développement durable sont essentiels, devrait devenir un mode de transport à part entière, ayant vocation à occuper une place significative des transports modaux en France. A l'heure actuelle, ce trafic représente moins de 3% du trafic total du port autonome de Paris, à comparer au transport des marchandises par la route (90%).

*René TYL*

# INSPECTION DES VANNES À FERMETURE RAPIDE

*Traduction libre par le Cdt F.X. Pizon du rapport officiel édité par USCG Safety Alert 01-11,  
<http://homeport.uscg.mil>*

Les officiers U.S. Coast Guards du contrôle de l'Etat du Port découvrent régulièrement sur les circuits de fuel-oil des vannes à fermeture rapide bloquées délibérément et mal entretenues, ce qui les empêche de fonctionner comme prévu en cas d'urgence.

Les vannes à fermeture rapide sont des dispositifs de sécurité servant à isoler des capacités à carburant en cas d'incendie et à empêcher également l'alimentation d'un incendie lorsque le réseau de tuyautage et les éléments du système sont avariés. Dans certaines circonstances, elles pourraient être les seuls moyens d'isoler le carburant d'un feu de liquide inflammable. Ces vannes sont conçues pour être télécommandées. Les vannes à fermeture rapide inutilisables créent une situation de très sérieux danger, amenant le navire et son équipage à un risque encore plus important en cas d'incendie. Le blocage ou la mise hors service de ces vannes est inacceptable en toutes circonstances. Il est absolument primordial qu'elles fonctionnent correctement, qu'elles soient entretenues et manœuvrables à tout moment. Un programme approprié d'entretien et, dans certains cas, des modifications approuvées et le remplacement de composants peuvent être nécessaires pour garantir la fiabilité de la commande à distance et la fermeture de la vanne.

Les armateurs et exploitants, les officiers mécaniciens, la société de classification, et d'autres inspecteurs des compartiments machines, doivent parfaitement comprendre la nature critique et l'importance critique des vannes à fermeture rapide et des systèmes associés. La connaissance de l'équipage sur les essais, la mise en œuvre, et l'entretien, en plus de la documentation appropriée et des pièces de rechange exigées, sont des éléments essentiels à évaluer pendant une inspection. Les réglementations internationales exigent que les vannes de sécurité à fermeture rapide situées en dehors d'une capacité à carburant soient manœuvrables à partir d'un emplacement sûr, en dehors de l'espace concerné.

Les US Coast Guards recommandent particulièrement que les armateurs et exploitants, les officiers mécaniciens, les officiers du contrôle de l'Etat du Port, la société de classification et tout inspecteur des compartiments machines s'assurent :

- que le système de commande des vannes à fermeture rapide est en mesure de fermer à distance toutes les vannes comme prévu. Certains systèmes ferment les vannes séquentiellement et d'autres simultanément.
- qu'il y a un programme d'entretien en usage, incluant les manuels techniques contenant les diagrammes et les informations qui décrivent les composants du système, les pièces de rechange requises, l'utilisation, l'entretien et le dépannage.
- Que tout le personnel du service machine peut identifier l'emplacement de chaque vanne, de la commande à distance de fermeture, et comment les fermer localement et à distance en cas de danger.

Note : Pendant les inspections de l'Etat du Port par les US Coast Guards, les officiers mécaniciens doivent pouvoir expliquer les conditions d'entretien du système, et montrer des registres d'essais et d'entretien. Les officiers mécaniciens doivent pouvoir décrire comment faire les essais des vannes, les réarmer après fermeture, et comprendre l'importance de leur bon fonctionnement.

Cette alerte de sécurité est donnée à titre d'information seulement et ne relève d'aucune règle de sécurité nationale, internationale, de mise en œuvre ou de matériel. Elle a été réalisée par la Division de conformité des navires (CG-5432), quartier général des US Coast Guards, Washington, D.C.

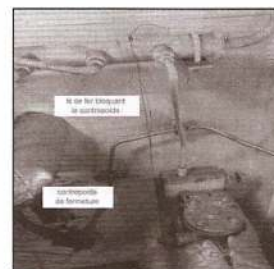
## Exemples de vannes à fermeture rapide bloquées en position d'ouverture :



Sur le boulon bloquant la vanne en position ouverte, la partie peinte montre l'ancienneté du montage.



Une cale en bois bloque la vanne en position d'ouverture.



Vanne bloquée en position d'ouverture par un fil de fer maintenant relevé les contrepoids de fermeture.

Photos des US Coast Guards New Orleans

## UN ESSAI DE VANNES À FERMETURE RAPIDE CAUSE UN BLACK-OUT AU PASSAGE DANS UN DISPOSITIF DE SÉPARATION DU TRAFIC

*Traduction libre de MARS 201160 par le Cdt F.X. Pizon*

Un petit navire-citerne transportant un chargement de gaz effectuait un voyage côtier. Avant l'arrivée au port de déchargement, le chef mécanicien et un ingénieur d'armement, embarqué pour effectuer une inspection du navire, avaient prévu un essai des vannes à fermeture rapide sur les capacités à fuel-oil et diesel-oil. Vers 11h30, le chef mécanicien et l'ingénieur d'armement, venus ensemble près de la caisse journalière de FO, ont actionné le déclenchement de la vanne à fermeture rapide depuis le poste de commande à distance de secours. Après vérification de la fermeture effective, la vanne à fermeture rapide a été ouverte manuellement et réarmée. Il fut alors décidé d'effectuer une pause pour le déjeuner. Vers 12h40, quand le préavis d'une heure avant l'arrivée a été donné par la passerelle, le

chef mécanicien est revenu dans le compartiment machine. A cet instant, le navire faisait route dans le dispositif de séparation du trafic aux approches du port de destination. À 12h55, le groupe électrogène N°1 s'est arrêté soudainement, mettant le navire dans le noir, avec arrêt de la propulsion et de l'appareil à gouverner. Le capitaine émit alors un message de sécurité sur la VHF et disposa les marques d'indisponibilité de manœuvre. Immédiatement, le groupe électrogène N°2 a été démarré manuellement et a pris la charge, mais après environ 15 minutes, ce groupe a également stoppé. En étudiant le défaut de fonctionnement, le chef mécanicien a constaté que la vanne à fermeture rapide de la caisse journalière DO était en position fermée. Il a alors rapidement ouvert et réarmé la vanne en position correcte, mais le tuyautage commun alimentant les pompes à DO des deux groupes électrogènes avait absorbé de l'air et a dû être purgé avec le diesel-oil. Après 20 minutes environ, les groupes électrogènes et le moteur principal ont été remis en marche, le navire a fait route lentement vers le mouillage, où il a attendu un remorqueur d'escorte.

#### CAUSE PREMIÈRE ET FACTEURS AGGRAVANTS :

1. Lors l'essai de la vanne à fermeture rapide de la caisse journalière FO, la vanne de la caisse journalière de DO a été manœuvrée par inadvertance, sans signalisation à l'équipe faisant l'essai, avec pour résultat l'interruption de l'alimentation en combustible du groupe électrogène.

2. Il n'y a pas eu d'évaluation des risques, de briefing, de méthodologie d'essai.
3. Le capitaine n'a pas été informé de l'essai prévu sur les vannes à fermeture rapide.

#### ACTIONS CORRECTIVES ET PRÉVENTIVES

1. adresser une note de sécurité à tous les navires de la compagnie, donnant des instructions spécifiques pour les essais des vannes à fermeture rapide sur les caisses à FO et DO, avec instruction aux officiers d'étudier cet incident lors de la prochaine réunion de sécurité à bord.
2. Modifier le système de gestion de sécurité pour interdire l'essai des vannes à fermeture rapide lorsque les navires font route.
3. Faire établir un programme d'essai des vannes à fermeture rapide par les ingénieurs d'armement et le communiquer aux navires de la compagnie.
4. Mettre en place des panneaux sur les caisses journalières FO et DO, ainsi qu'à proximité des commandes à distance situées en dehors du compartiment machine, avertissant l'équipage du risque de blackout si les vannes à fermeture rapide sont fermées.
5. Inclure dans les ordres permanents du chef mécanicien et dans les modes d'emploi, des instructions spécifiques sur les vannes à fermeture rapide sur le danger de leur manœuvre fortuite quand l'équipage travaille près des commandes à distance.

## COÛT HUMAIN DÛ AUX INSUFFISANCES DE RÉPARATIONS ET D'ENTRETIEN

*Traduction libre par le Cdt F.X. Pizon de "lessons learned" - USCG 03/10*

Cette alerte sécurité a pour but de rappeler aux armateurs, opérateurs, capitaines de port, mécaniciens, membres d'équipage et personnel d'inspection maritime l'importance de la réparation et de l'entretien approprié des systèmes électriques embarqués, y compris de ceux situés dans des compartiments fermés ou confinés. Dans cet accident, un jeune marin embarqué à bord d'un vraquier des Grands Lacs a été électrocuté alors qu'il travaillait dans un tunnel sombre et confiné, en dessous des cales du navire. De la même manière, un autre homme d'équipage a découvert le marin inanimé, est venu à son aide, et a reçu un choc électrique le blessant sérieusement.

L'enquête sur cet accident montra que la tête de chaque marin était entrée en contact avec un support de lampe brisé. Le support était dépourvu d'ampoule, de globe, et de protection. Ce support de lampe avait été précédemment détaché du boîtier d'alimentation, et une réparation avait été effectuée en utilisant du ruban adhésif électrique pour isoler des fils dénudés au lieu du remplacement nécessaire de la jonction entre le support et le boîtier d'alimentation. Il apparaît aussi que le boîtier d'alimentation n'était pas mis à la masse en raison de l'emploi de colliers en plastique au lieu de fixations métalliques. La photographie montre clairement l'état matériel de ce support. Cet état sans sécurité, potentiellement dangereux, perdura jusqu'à ce que le membre d'équipage frotte sa tête contre ce support et soit tué. De même, le deuxième marin frotta lui aussi sa tête contre le support alors qu'il se portait au secours de son collègue et fut électrocuté. Heureusement, il y survécut.

Tous les membres d'équipage doivent faire de leur mieux pour assurer leur sécurité aussi bien que celle de leur équipier, en signalant et en agis-

sant pour corriger les situations dépourvues de sécurité. Plus encore, il est essentiel que le personnel d'encadrement, à bord comme à terre, établisse et mette bien en œuvre des programmes dans lesquels des situations dépourvues de sécurité comme celle-ci puissent être signalées, enregistrées, et effectivement réglées. Les employés ne doivent pas être pénalisés ou faire l'objet de représailles après avoir signalé ou enregistré ce genre de situation. Ces principes ont été largement adoptés dans l'industrie maritime et les industries terrestres, par les Systèmes de Gestion de Sécurité (Safety Management Systems).



L'élimination des situations dépourvues de sécurité contribue aussi au bon sens des affaires. Les coûts à charge des armateurs et opérateurs suite à un accident peuvent potentiellement être très conséquents. De plus, le coût social des décès et blessures causés par ces accidents, ne peut être pleinement mesuré. Enfin, aucune analyse coût-bénéfice prolongée n'était nécessaire dans le cas présent, dont l'issue était très claire. Une situation dangereuse a été trouvée, mais la réparation a été particulièrement inadéquate, et n'a pas éliminé l'état de danger.

Suite à cet accident, les US Coast Guards recommandent vivement aux armateurs, opérateurs, capitaines de port, mécaniciens, membres d'équipage et personnels d'inspection maritime, particulièrement à ceux concernés par les plus anciens navires, d'être attentifs à de tels dangers et d'agir immédiatement, de signaler, de bien enregistrer et de corriger tout état de danger.

# CONFÉRENCE À NANTES LE 27 OCTOBRE 2011 SUR "LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME EN MOUVEMENT"

*Compte rendu par le Professeur P. Chaumette, et commentaire par le Cdt Ph. Sussac*

L'Association Française pour l'OIT (AFOIT) et le Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO) de l'université de Nantes ont organisé une journée sur la Maritime Labour Convention (MLC) à l'hôtel de région des Pays de la Loire, le jeudi 27 octobre 2011. A la suite de l'ouverture de la séance par le professeur Jean-Claude JAVILLIER, président de l'AFOIT et Benoît CAILLIAU, président du Comité économique, social et environnemental des Pays de la Loire, Jean-Marc SCHINDLER, inspecteur général des affaires maritimes, qui a présidé le groupe de travail de haut niveau de l'OIT de 2001 à 2006, et Cléopatra DOUMBIA-HENRY, directrice du département des normes de l'OIT, ont présenté la Convention. Le processus a été entamé en 2001 par un accord de la Commission paritaire maritime de l'OIT, a donné lieu notamment à une 4<sup>e</sup> session de travail, à Nantes en janvier 2004. Cette Convention a été adoptée à Genève, en février 2006 par 314 voix et seulement 4 abstentions.

Il s'agit d'une Convention unique consolidant les Conventions maritimes de l'OIT antérieures, nombreuses, mais parfois peu ratifiées. Il s'agit aussi de se doter d'une procédure plus légère de modification de la Convention, inspirée de la procédure suivie au sein de l'OMI, notamment concernant la Convention STCW. Il s'agit aussi de distinguer les Articles et des Règles obligatoires, ainsi qu'un code comprenant des Normes obligatoires, plus détaillées. Les principes directeurs sont facultatifs, mais explicatifs : les Etats peuvent prendre des mesures équivalentes, mais devront transmettre des justifications. Le groupe de travail de haut niveau s'est réuni en 2001 avec 120 personnes, conduisant à un résumé du président, fixant des lignes directrices qui seront tenues. C'est sur cette base que le groupe de travail de haut niveau a travaillé pendant cinq années. En janvier 2004, le navire a failli faire naufrage, lors de la 4<sup>e</sup> session de travail, session supplémentaire, non prévue, financée par la France, qui s'est tenue à Nantes. Lors de cette session, le nombre de délégations a considérablement augmenté ; des tensions en ont découlé ; mais en fin de semaine, les spécialistes étaient convaincus que ce chantier irait jusqu'à son achèvement. La fermeté et la souplesse du président du groupe de travail ont convaincu : « Les principes directeurs ne sont pas obligatoires, mais les Etats doivent prendre des mesures équivalentes et les justifier. Les inspecteurs de l'Etat du port ne contrôlent pas les dispositions de la partie B du code ».

La logique de consolidation a permis de conserver l'existant, mais aussi de le clarifier, voire de le réviser. Une commission tripartite spéciale a été instituée pour suivre (art. XIII). Les 12-14 décembre 2011, la commission préparatoire tripartite se réunit à Genève, afin d'examiner le projet de règlement de la future commission tripartite spéciale. Cette Convention vise tous les gens de mer de la marine marchande, et pas simplement les marins brevetés. La Convention reprend le principe du traitement pas plus favorable, applicable aux navires battant le pavillon

d'un Etat n'ayant pas ratifié la Convention (art. V.7). Ce principe se trouvait déjà dans la Convention OIT 147 de 1976, a été repris par les Conventions SOLAS et MARPOL de l'OMI et fonde le port state control. Les 4 premiers Titres fixent les règles concernant les conditions minimales d'accès à la profession, les conditions d'emploi, le logement, les loisirs et le service de table, la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection sociale. Le titre V fixe les obligations des Etats, Etat du pavillon, Etat du port et pour la première fois dans les Conventions de l'OIT les Etats fournisseurs de main-d'œuvre. La conférence internationale a aussi adopté 16 résolutions explicatives, portant par exemple sur la définition des gens de mer (art. 2.1-f), sauf en cas de doute (art. 2-3) ; la Résolution n° 7 précise en cas de doute la procédure nationale tripartite, à travers des critères précis. L'OIT conduit un programme de formation des formateurs, à travers 10 séances, ce qui a conduit à la formation de plus de 3 000 inspecteurs ; ces formations ont concerné un certain nombre d'inspecteurs ITF, mais aussi certains cadres d'un grand armement de croisière. Deux guides d'inspection ont été adoptés, en 2009, concernant les agents de l'Etat du pavillon et concernant ceux des Etats du port. La résolution n° 3 porte sur les créances salariales et les indemnités en cas de décès ou de blessure, afin que la norme proposée par le comité mixte OMI/OIT, soit intégrée par procédure d'amendement simplifiée par le comité tripartite spécial. Ce comité sera mis en place courant 2012, alors que la Convention aura atteint les 30 ratifications nécessaires à son entrée en vigueur.

Actuellement, la Convention fait l'objet de 20 ratifications, représentant 54% de la flotte mondiale. Les Kiribati ont ratifié le 24 octobre 2011, à la suite du Libéria dès le 7 juin 2006, des Iles Marshall, des Bahamas, de Panama, de la Norvège, de la Bosnie-Herzégovine, de l'Espagne, de la Croatie, de la Bulgarie, du Canada, de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, de la Suisse, du Bénin, de Singapour, du Danemark, d'Antigua-et-Barbuda, de la Lettonie et du Luxembourg. Le Gabon, le Danemark et la Lettonie ont ratifié mais l'enregistrement est en attente de précision concernant la Norme A.4.5 § 10 sur les branches du régime de sécurité sociale applicables aux gens de mer.

Mark PITARD, du Bureau du Travail Maritime du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, annonce une ratification prochaine par la France. La loi autorisant la ratification de la Convention et le décret de publication nécessitent depuis la loi no 2008-724 du 23 juillet 2008 de modernisation des institutions de la Ve République, portant réforme constitutionnelle (art. 53), et la loi organique n° 2009-403 du 15 avril 2009 (art. 11 § 2), l'évaluation de l'intégration normative, ce qui a nécessité une expertise, la consultation des partenaires sociaux, depuis 2006. Cette procédure concerne également la Convention 188 de l'OIT sur la pêche, adoptée en 2007 (v. sur la loi organique, Décision CC n° 2009-579 DC, 9

avril 2009, Les Cahiers du CC, n° 27). Il convient de prendre en compte les amendements adoptés à Manille à la Convention STCW, quant à la durée du travail, aux effectifs, à la prévention des addictions. Le Conseil supérieur de la marine marchande a aussi été consulté, ainsi que les territoires non métropolitains, les collectivités d'outre-mer. Le Conseil d'Etat devrait être consulté début 2012. Ces ratifications et intégration se font dans un cadre juridique mouvant, en parallèle avec la constitution du code des Transports, dont la partie réglementaire conduira à l'abrogation de décrets de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. La codification à droit constant permet quelques réécritures, mais ne permet pas une véritable « modernisation ». La partie réglementaire du Code des Transports est attendue seulement pour 2013. La ratification de la Convention laissera un délai de 12 mois pour sa mise en œuvre dans l'ordre juridique interne ; elle a donc imposé un véritable audit juridique. Par exemple, le visa administratif de la décision d'effectifs doit être modernisé, en lien avec la Convention MLC, mais aussi la Convention SOLAS de l'OMI. Le projet de loi de ratification devrait être prêt pour la fin du premier semestre 2012.

L'accord collectif des partenaires sociaux européens, du 19 mai 2008, a conduit à la Directive 2009/13 du 16 février 2009 et concerne les 4 titres de la Convention MLC concernant les relations armateurs-gens de mer. Une proposition de seconde directive est en voie d'achèvement, en tant que proposition de la Commission au Conseil et au Parlement européen, concernant le Titre V de la Convention, c'est-à-dire les obligations des Etats. Les travaux de transposition de cette première directive sont en cours, grâce à une habilitation législative de transposition par ordonnance, qui a ouvert un délai de 18 mois (art. 17, loi n° 2011-12 du 5 janvier 2011). Un autre vecteur législatif sera nécessaire pour la transposition de la seconde directive communautaire, concernant le Titre V, conduisant à une nouvelle ordonnance. La certification qualité de l'administration maritime française pourra être envisagée au cours de l'année 2014.

L'intégration de la Convention MLC au droit français conduira à étendre la notion de gens de mer, au-delà des marins brevetés, à préciser la notion d'armateur, à la mise en place d'une certification des navires, à l'instauration d'une procédure de plainte à terre. Certains gens de mer sont actuellement considérés comme des travailleurs terrestres, quoique intervenant à bord, et relèvent éventuellement de conventions collectives terrestres et/ou de conventions internationales. Les dispositifs de contrôle ont été transformés par les deux décrets du 30 septembre 2008, en transférant à l'inspection du travail du Ministère du travail, le contrôle des activités maritimes et des navires battant pavillon français et ouvrant des compétences en matière de port state control. Ce transfert de l'inspection du travail n'a pas touché les compétences des centres de sécurité des navires et des inspecteurs de sécurité des navires (ISNPRPM). Cependant il fut nécessaire de clarifier les dispositions législatives du nouveau code des Transports, afin de transposer la Directive 2009/15/CE du 23 avril 2009 établissant des règles communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (Ordonnance n° 2001-635, 9 juin 2011, JORF 10-6-2011). Le nouvel article L. 5243-2-3 C. Transports clarifie les compétences internationales des inspecteurs du travail.

Alexandre CHARBONNEAU, maître de conférences à l'université de Bordeaux 1, constate un accroissement de la charge de travail dans toutes les activités et la perte d'autonomie professionnelle, ce qui est fortement en développement pour les équipages de la marine marchande. Les nouvelles procédures, notamment imposées par les codes ISM et ISPS de l'OMI, ne

permettent plus guère de périodes « paisibles » de navigation au large. L'internationalisation des équipages isole les marins à bord. Les escales sont de plus en plus courtes, ce qui complète l'isolement des équipages. La Convention MLC s'insère dans le programme de l'OIT pour un travail décent, mais aussi enrichit la Déclaration de l'OIT de 1998 sur les principes et les droits fondamentaux, dans une approche sectorielle dans le premier domaine mondialisé. La Convention est flexible, ce qui a ouvert des débats. Quelques aspects des anciennes conventions maritimes OIT sont devenus des principes directeurs non obligatoires, mais ces conventions anciennes étaient peu ratifiées. L'évaluation des risques professionnels est, au contraire, une avancée importante de la Convention MLC. Préciser les obligations des Etats fournisseurs de main-d'œuvre est aussi une avancée importante, mais s'il est vain de s'illusionner, au vu de la difficulté des ratifications et mise en place de la Convention OIT 185 sur les pièces d'identité des gens de mer, adoptée en 2003, devant faciliter la circulation terrestre des gens de mer à travers une pièce d'identité maritime (PIM) comportant des données biométriques.

La Convention MLC s'inscrit dans un droit nouveau de la mondialisation. Faut-il mettre l'accent sur les sanctions du non-respect des normes ? Dans ce cas, la Convention a de grandes faiblesses. Faut-il s'intéresser plus à la dynamique pédagogique, à la coopération avec les Etats, au dialogue avec les normes de contrôle de l'OIT. Le conseil d'administration de l'OIT a validé une nouvelle forme de rapport des Etats aux organes de contrôle de l'OIT. La Convention MLC s'efforce de structurer le dialogue social professionnel. La prise en compte du bien-être au travail et de la protection de la santé et de la sécurité apparaît excessivement moderne, vis-à-vis de l'évolution des conditions de travail, de développement du stress. La prise en compte des risques psycho-sociaux au travail est une nécessité de l'avenir, dans la marine marchande comme ailleurs. Les contrôles et sanctions relèvent des niveaux régionaux à travers les Mémoires of Understanding et des administrations nationales.

La table-ronde de l'après-midi réunissait les partenaires sociaux, Anne DEVOUCHE de la Direction générale pour la Mobilité et le Transport de la Commission européenne, Eric BECOURN de la Direction des Affaires Maritimes du Ministère de l'Ecologie. Mme DEVOUCHE a évoqué la proposition de seconde directive communautaire du Parlement européen et du Conseil, concernant le Titre 5 de la Convention et les obligations des Etats. Elle complètera l'accord collectif européen du 19 mai 2008, qui a repris les 4 premiers Titres concernant les relations de travail entre les gens de mer et les armateurs et a été reprise par la directive 2009/13 du Conseil du 16 février 2009. Il existe un consensus vis-à-vis des obligations des Etats du pavillon et des Etats du port. Mais la Commission considère que ce consensus n'existe pas vis-à-vis des Etats fournisseurs de main d'œuvre de sorte que cet aspect devrait être laissé de côté et pourrait faire l'objet d'une troisième directive ultérieure, lorsque le consensus sera plus avancé. Ces Etats doivent veiller au respect de la Convention, en matière de recrutement, de placement, de sécurité sociale, vis-à-vis de ses ressortissants nationaux et de ses résidents, en mettant en place un système efficace d'inspection et de surveillance, qui doit conduire au contrôle des agences de manning (Règle 5.3). Il est possible de penser qu'il existe des réticences de la part de la Pologne, de la Roumanie, de la Bulgarie notamment, qui fournissent des marins, embarqués sous pavillons étrangers. Ces dissensus interrogent, cependant si ces Etats membres ratifient la Convention MLC, ils seront liés par la totalité du Titre V. Leur projet est-il donc aussi de ne pas ratifier la Convention ? Les ratifications de nombreux Etats

de libre immatriculation (Antigua-et-Barbuda, les Bahamas, les Iles Marshall, le Libéria dès le 7 juin 2006, Panama, Singapour, les Kiribati enfin le 24 octobre 2011) valorisent la Convention MLC, mais font de ses normes minimales, un standard que certains armateurs ne souhaiteront pas dépasser. La place laissée à la négociation collective, qu'il s'agisse de l'action d'ITF en vue d'accord TCC (blue ticket) ou de l'accord collectif dans le cadre de l'International Bargaining Forum, IBF (green ticket), reste importante en matière salariale et de contenu de la protection sociale des gens de mer.

Les échanges ont porté sur le certificat de travail maritime, imposé aux armateurs, sur la déclaration de conformité, imposée aux Etats du pavillon, susceptibles d'en déléguer la délivrance à des opérateurs privés, éventuellement des sociétés de classification. La Convention MLC met en place une responsabilité solidaire entre l'exploitant du navire et la société de manning, qui met à sa disposition l'équipage, en totalité ou partiellement. Peut-on envisager une certification des sociétés de manning, une liste blanche, une liste noire ? Et dans quel cadre juridique ? La procédure de plainte, qui peut être déposée à terre, nécessitera un suivi, sans doute équivalent à la base de données Equasis. L'OIT, elle-même, destinataire des informations, devra sans doute constituer sa propre base de données, par-delà les rapports de suivi des Etats. Le chantier de formation est essentiel pour l'appropriation des normes, par les armements, les partenaires sociaux, les inspecteurs ITF ; il est en œuvre concernant les inspecteurs du travail et les inspecteurs de sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels. Les foyers d'accueil des marins ou Seamens' clubs jouent un rôle essentiel en matière de bien-être, que les marins puissent descendre à terre en escale ou qu'ils doivent se contenter de visites à bord. Un financement durable de leur fonctionnement est nécessaire, dans le cadre des droits de port, afin que les bénévoles des associations, soient soutenus par un professionnel.

La conclusion de la journée fut effectuée par Gilles de ROBIEU, représentant de la France au conseil d'administration de l'OIT, ancien ministre de l'Équipement et des Transports, qui a souhaité une ratification de la Convention par la France, mais aussi que cette dynamique normative puisse être adaptée au sein de l'organisation internationale à d'autres secteurs d'activité.

*Patrick CHAUMETTE*

#### **BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE :**

DOUMBIA-HENRY C. (2004), «*The Consolidated Maritime Labour Convention : A marriage of the traditional and the new*», *Les normes internationales du travail : un patrimoine pour l'avenir, Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos*, Genève, OIT, p. 319 et s. FOTINOPOULOU-BASURKO O. (2006), *Aspectos generales del Convenio refundido sobre el trabajo marítimo, Gobierno vasco, Departamento de Transportes y Obras públicas, Vitoria-Gasteiz*.

MARIN M. et CHARBONNEAU A. (2007), «*La Convention du travail maritime 2006 : vers une codification du droit du travail maritime international ?*», DMF 2007, pp. 110-116.

CHAUMETTE P. (2007), «*La Convention du travail maritime, OIT, 2006*», *Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 13, 2007/1*, <http://www.cdmo.univ-nantes.fr/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo>

CHARBONNEAU A. (2009), *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, Presses universi-

taires d'Aix-Marseille, PUAM, Aix-en-Provence, coll. Berthold GOLDMAN, 2009, pp. 177-191.

CHARBONNEAU A., PROUTIERE-MAULION Gw. et CHAUMETTE P. (2010), «*Les Conventions OIT sur le travail maritime de 2006 et 188 sur le travail à la pêche de 2007*», *Scritti in onore di Francesco BERLINGIERI, n° sp. Il Diritto Marittimo, Genova, 2010, pp. 337-360*.

LEFRANCOIS A. (2011), *L'usage de la certification - Nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes*, Presses universitaires d'Aix-Marseille, PUAM, Aix-en-Provence, coll. Centre de Droit Maritime et des Transport, 2011.

#### **QUELQUES COMMENTAIRES PERSONNELS EN COMPLÉMENT.**

Lors de la présentation, il a été précisé que le transport maritime représente une part énorme des échanges commerciaux et donc que les marins sont une profession importante. La convention MLC 2006 a l'ambition d'être universelle, facile à comprendre, à appliquer, à amender, et de se situer au niveau et en complément des Conventions SOLAS, MARPOL, ou STCW; élaborée par l'OIT qui a essayé d'aborder tous les aspects relatifs au contrat de travail. Elle doit aboutir à des certifications.

Les sections de la Convention sont:

Titre 1: Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire.

Titre 2: Conditions d'emploi.

Titre 3: Logement, loisirs, alimentation et service de table.

Titre 4: Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection sociale.

Titre 5: Respect et mise en application des dispositions.

Pour chacune des règles de la Convention, il y a une partie "règle", une partie "norme" et une partie B (non obligatoire) "Principe directeur".

Il a été beaucoup insisté sur le fait que la Convention s'adresse à toute personne travaillant à bord d'un navire où la Convention s'applique.

Le "certificat de travail maritime" est considéré comme partie du fameux "lien substantiel" relatif à l'attribution du pavillon.

"Principe du traitement pas plus favorable": Il faut entendre par là qu'un navire d'un État n'ayant pas ratifié la Convention sera inspecté et susceptible des mêmes sanctions qu'un autre, lors d'une escale dans un pays ayant ratifié la convention.

La Convention 2009/13, plusieurs fois citée, reprend un accord entre des partenaires sociaux Européens, mais cet accord fait sans arrêt référence à la Convention 99/63 qui est encore à modifier; les bases de la modification sont en annexe à l'accord.

La "table ronde" et les débats ont été en présence de tous les intervenants cités (inclus M. de Robien). Le commentaire du Pr. Chaumette donne des explications détaillées sur le défaut de consensus possible des États Européens fournisseurs de main d'œuvre. Je n'ai pas entendu Mme. Devouche (Commission Européenne) les donner, je l'ai entendue déclarer très nettement qu'une partie du Titre 3 et la fin du Titre 5 étaient inacceptables; il n'y a pas eu de réaction autre que celle du Pr. Chaumette ("Mes cheveux se seraient dressés si j'en avais encore eu sur le haut du crâne"); j'ai été assez surpris de la passivité des gens qui étaient là pour l'OIT. Des contacts avec le Pr. m'ont appris que les détails qu'il indique venaient de conversations "off" entre lui et Mme. Devouche (qui était déjà connue de l'Observatoire des Droits des Marins). En "off", des syndicalistes, également en contact avec la Commission, indiquent qu'il y a eu un lobbying

très actif des armateurs sur la fin du Titre 5. (Note: rapidement après la conférence, le Pr. m'a indiqué que le droit Européen devrait s'incliner devant une ratification, mais il indique "ce dissensus interroge... le projet est-il de ne pas ratifier?"). Par ailleurs, actuellement, on sait que le pavillon français (2e registre) autorise l'emploi d'agence de manning sous le seul contrôle de l'armateur (art L5621-3 du code des Transports).

Dans son commentaire sur l'intervention de M. Charbonneau, Le Pr. fait allusion à la difficulté de mise en place de la Convention 185 sur la Pièce d'Identité Maritime. Il avait été distribué un document reprenant les normes et les obligations induites pour cette PIM (qui est à généraliser). A une question sur le peu d'avancement de l'élaboration en France (alors qu'un

prototype nous avait été présenté il y a plus de trois ans), le représentant des Affaires Maritimes a répondu que cela n'était pas une priorité, que cela avait un coût, qu'il fallait d'abord rechercher à qui on ne la donnerait pas, parce que bien des gens de mer n'en auront pas besoin, et a répété sa priorité: "d'abord la mise en route de la MLC 2006". On sait cependant qu'un communiqué OIT (24 août 2004) a constaté le nombre suffisant de ratifications (dont celle de la France) pour une entrée en vigueur de la Convention 185 six mois après en février 2005.

Dans différents souhaits de ratification de la MLC, il a été ajouté le souhait que la France soit dans la première vague des 30 pays requis.

*Cdt Ph. SUSSAC*

## OMI - 16<sup>ÈME</sup> SESSION DU SOUS-COMITÉ DSC

La 16<sup>ème</sup> réunion annuelle du Sous-comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs - appelé DSC - s'est tenue du 19 au 23 septembre 2011 au siège de l'Organisation Maritime Internationale à Londres sous la présidence de Madame LEFEVRE-PESTEL de la Direction Générale de la prévention des risques au Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement. Les délégations de 65 Etats membres - sur 170 à ce jour qui composent l'OMI - et de 33 Organismes inter-gouvernementaux ou Organisations non gouvernementales ont participé à ce Sous-comité.

Comme tous les ans, notre association avait un représentant au sein de la délégation française. L'ordre du jour de cette session couvrait notamment :

- Les amendements à apporter au Code IMDG et à ses suppléments, y compris l'harmonisation du Code IMDG avec les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses.
- Les amendements à apporter au Code IMSBC, y compris l'évaluation des propriétés des cargaisons solides en vrac.
- L'étude des rapports transmis sur les accidents et incidents et leurs analyses.
- L'arrimage des matières hydro-réactives.
- La révision des Directives pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport.
- L'examen de l'efficacité du programme d'inspection des conteneurs.
- La proposition d'installation dans les ports d'appareils permettant de détecter les objets contaminés par la radioactivité.
- Les amendements à apporter à la Convention internationale de 1972, et aux Circulaires connexes, sur la sécurité des conteneurs.
- Les amendements à apporter à la Convention SOLAS afin de rendre obligatoires les exercices portant sur l'entrée dans les espaces clos et le sauvetage.

Davantage encore que les années précédentes, les documents soumis au Sous-comité DSC étaient extrêmement nombreux et - rien que pour ceux se rapportant au Code IMSBC1 - étaient au nombre de 109, dont 77 propositions relatives à de nouvelles fiches individuelles concernant des marchandises solides en vrac ou à la modification de fiches existantes.

Celles-ci ont été déferées au groupe technique et rédaction (E&T Group), tout nouvellement créé à cet effet, pour qu'il les étudie lors de sa prochaine réunion (du 19 au 23 mars 2012).

Les autres documents relatifs au Code IMSBC concernaient, pour l'essentiel :

- le transport en vrac de marchandises solides susceptibles de connaître un phénomène de liquéfaction avec, en particulier, la présentation d'un projet français de tests permettant d'en mesurer le risque,
- le transport de fines de minerais de fer en vrac,
- l'établissement de critères de classification destinés aux produits uniquement dangereux lorsque transportés en vrac,
- le traitement des résidus de cargaisons solides en vrac eu égard aux risques qu'ils peuvent présenter pour l'environnement, en particulier marin, et son implication dans les dispositions de l'annexe V de la Convention MARPOL.

Un groupe de travail - auquel il a été demandé au soussigné de participer - a été mis en place pour traiter, dès le premier jour de la réunion du Sous-comité DSC, de l'ensemble des questions relatives au Code IMSBC.

Un deuxième groupe de travail a été chargé par le Sous-comité DSC de proposer les amendements nécessaires à la Convention SOLAS afin de rendre obligatoires les exercices d'entrée dans les espaces clos et le sauvetage.

Un troisième groupe de travail a été constitué par le Sous-comité DSC pour réviser le recueil de règles pratiques pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée.

Enfin deux groupes de rédaction ont été créés par le Sous-comité DSC, l'un pour finaliser le projet d'instructions pour l'inspection des unités de transport intermodal (UTI) transportant des marchandises dangereuses, l'autre pour rédiger les amendements au recueil CSC (Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs).

Après en avoir débattu en séance plénière en prenant en compte les réflexions et les propositions faites par les différents groupes de travail et de rédaction, le Sous-comité DSC a transmis aux Comités directement concernés - en l'occurrence MSC (Maritime Safety Committee) dont la 89<sup>ème</sup> session se tiendra en juin 2012 et MEPC (Marine Environment Protection Committee) dont la 63<sup>ème</sup> session aura lieu en juillet 2012 - les propositions, argumentées, des décisions qu'il lui paraît approprié de prendre.

*Cdt Jean-Daniel Troyat*

# LE RETOUR D'EXPÉRIENCE EST-IL ENFIN RENTRÉ DANS NOS HABITUDES ?

PAGE DU CODE ISM N° 25

*Traduction d'un exposé présenté au "3<sup>rd</sup> international symposium on Maritime Disaster Management" AL KHOBAR (RAS) 8-12 Octobre 2011 par Bertrand APPERRY au nom de l'AFEXMAR (Association Française des Experts Maritimes)*

## 1. Historique du retour d'expérience en maritime.

Nos organisations internationales travaillent durement pour améliorer le côté technique et managérial des navires et des installations portuaires pour la prévention des accidents maritimes tout en préparant notre industrie à réagir et réduire les conséquences de ces accidents. Au même moment, la recherche des personnes ou entités responsables de l'accident, s'améliore tandis que la tendance est d'appliquer le principe «pollueur/payeur».

Apprendre à partir des accidents ou incidents dans le monde maritime est le troisième pilier de la sécurité maritime. Notre comportement normal après un accident est de rechercher naturellement «comment cela est-il arrivé ?», avant de rechercher le coupable. L'étude approfondie des accidents est ancienne, certainement plus ancienne que le naufrage du S/S TITANIC, mais finalement les résultats, le retour d'expérience, n'étaient connus que des personnes concernées. Ceci a été modifié quand nos prédécesseurs réussirent à réaliser la Convention SOLAS... Quoique la Convention SOLAS (I/21) étrangement, ne requiert qu'un retour d'expérience...pour modifier les règles de la Convention et précise la « non recherche » de responsabilité.

Du côté des organismes chargés de la réglementation internationale, des recommandations du BIT sur la prévention des accidents au travail, en étudiant les causes, ont lancé dans les années 70 un certain retour d'expérience incluant le facteur humain. D'autre part, l'OMI a seulement notifié dans ses résolutions que les enquêtes après un accident maritime peuvent conduire à des actions correctives en vue d'éviter que l'accident ne se reproduise. Ceci est la naissance du retour d'expérience mais seulement pour de vrais accidents sérieux (very serious maritime casualty). Aujourd'hui nous avons revu une résolution appelée «code pour les enquêtes sur les accidents et incidents maritimes» et le facteur humain y a été introduit en 1999. Finalement, nous avons actuellement une obligation et de très bons instruments pour conduire les investigations y compris la recherche d'une fatigue éventuelle dans les causes initiales de l'accident. Mais, quid du retour d'expérience ? En fait, dans le Code, le retour d'expérience est envisagé par quelques mots seulement dans les résultats de l'enquête «émettant, lorsqu'approprié, des recommandations en vue de prévenir des accidents similaires » (IMO resol A 849).

En première conclusion, c'est toujours un retour d'expérience limité à la prévention de la répétition des mêmes

événements. Ces documents ne sont donc pas suffisants et nous obligent à penser à un système de retour d'expérience qui devrait inclure, non seulement le management du retour d'expérience, mais aussi l'étude des incidents et des situations dangereuses en vue d'émettre des actions proactives.

Au début des années 90, le groupe de travail de l'OMI sur le facteur humain étudiait déjà les effets des erreurs humaines dans quelques accidents tragiques comme le chavirement du HERALD of FREE ENTERPRISE. En utilisant les normes de qualité ISO déjà existantes, nous avons initié le fameux système de management de la sécurité : le Code ISM.

## 2. Le Code ISM.

Le Code ISM est un des Codes les plus intelligents élaborés par l'OMI. Il est organisé comme un système qualité destiné à la gestion de la sécurité et la prévention de la pollution dans les compagnies de navigation et à bord des navires. Dans les amendements de 2010, le chapitre 9 de ce Code appelé «Rapport et analyse des non conformités, accidents et situations dangereuses» requiert dans le sous-paragraphe 2, que «la compagnie établisse des procédures pour la mise en place d'actions correctives comprenant des mesures pour éviter la récurrence». Ceci est clairement l'application du retour d'expérience obligatoire dans le management de la sécurité.

## 3. Elaboration d'un système de management du retour d'expérience.

Aujourd'hui dans un système de management de la sécurité complet, un sous-système de retour d'expérience doit inclure :

- Une enquête suite à accident et incident
- Une investigation des presque accidents (situations dangereuses)
- L'étude des suggestions du personnel pour la sécurité et la prévention de la pollution
- L'analyse des rapports afin d'appliquer des actions correctives et préventives
- L'établissement de statistiques au niveau de la compagnie
- Le partage des résultats avec le reste de l'industrie

Cependant, déjà existante dans l'industrie offshore, la diffusion des informations issues du retour d'expérience a de la peine à survivre dans l'industrie maritime ainsi que dans les autres industries.

#### 4. Enquête sur un accident.

Comme précisé dans la résolution OMI A 849,

*«Les enquêtes sur les accidents de mer ont pour objet d'éviter que des accidents analogues ne se reproduisent. Elles permettent d'identifier les circonstances de l'accident et d'établir les causes et les facteurs à l'origine de l'accident grâce au rassemblement des renseignements nécessaires qui sont ensuite analysés afin d'en tirer des conclusions.»*

*En théorie, il n'est pas procédé à ces enquêtes dans le but de déterminer la responsabilité ou d'attribuer la faute. Toutefois, l'autorité menant l'enquête ne devrait pas s'abstenir de révéler toutes les causes sous prétexte que la faute ou la responsabilité pourrait être déduite des résultats.»*

Utiliser des check-lists ou formes spécifiques est la meilleure manière de conduire une enquête après un accident maritime. Ces outils sont aujourd'hui bien contrôlés et sont très complets du côté pratique. Les derniers amendements des recommandations internationales ont été l'introduction de la prise en compte de l'effet post-traumatique pour les victimes et également les témoins.

#### 5. Les difficultés de l'enquête officielle.

Le retour d'expérience sur les enquêtes officielles par les Etats impliqués dans un accident maritime (Etat du pavillon ou Etat côtier) a montré que dans les cas de conflits avec les intérêts de l'Etat, les rapports d'enquête peuvent éviter de mettre en lumière certaines défaillances ou comportements erronés d'entités responsables dans les causes ou dans les conséquences de l'accident. Les intérêts de l'Etat peuvent être d'intérêt «divin», aussi la valeur du rapport est mise en péril ainsi que le retour d'expérience possible qu'on peut en tirer.

Ce problème a été mis en lumière par l'Union Européenne après les deux accidents sérieux récemment analysés : il s'agit des accidents de l'ERIKA et du PRESTIGE. En conséquence, pour les Etats membres, dans le paquet ERIKA III, qui a eu quelques difficultés à naître n'est-ce-pas ?, une directive a été élaborée exigeant une complète impartialité pour l'équipe d'investigation. Entre nous, ceci sera certainement l'exigence la plus difficile à suivre particulièrement quand des intérêts politiques vont interférer.

Heureusement, lors d'une enquête dans une compagnie de navigation, ces difficultés n'existent pas théoriquement. Cependant, si le Directeur général de la Compagnie ou la «Personne désignée» est impliqué, les résultats impartiaux et le retour d'expérience peuvent aussi être mis en péril. Nous ne pouvons pas grand-chose contre cela, c'est le côté facteur humain de la vie...excepté si un jour nous serons à même de mettre en place une entité vraiment indépendante et impartiale qui pourrait prendre les enquêtes en charge. Nous pouvons toujours rêver ... mais l'OMI pourrait être cette entité !

#### 6. Prise en compte du facteur fatigue.

Il est communément admis qu'au moins 80% des accidents sont le résultat d'erreurs humaines et certaines de ces erreurs sont des conséquences de la fatigue. L'OMI après une étude importante a élaboré une circulaire, il y a près de 10 ans, qui avait mis en lumière le problème de fatigue à bord des navires et/ou durant les opérations commerciales et son incidence dans la recherche des causes d'un accident. En com-

plément, tous ceux qui ont participé à ce travail (j'en étais au nom de l'AFCAN) se rappellent l'étude effectuée par les US Coast-Guards dans les années 2000 et qui utilisait un intéressant index de facteur fatigue (FFI). Le facteur fatigue était évalué dans tout accident et pris en compte dans les causes de l'accident, s'il dépassait un certain niveau.

En fait, il était nécessaire d'avoir un accident pour espérer obtenir un quelconque retour d'expérience.

Pouvons-nous essayer de gagner du retour d'expérience plus tôt, à partir de l'étude des presque accidents ou des observations sécurité du personnel ?

#### 7. Investigation des presque accidents.

Avec, dans la compagnie, des précautions nécessaires pour éviter toute mesure de punition dans le cadre d'une «culture de non-blâme», tirer les leçons des presque accidents devrait aider à améliorer les performances sécurité. En effet les presque accidents ont les mêmes causes que les vrais... sans en avoir les conséquences ! Cependant les presque accidents ont un cadre vraiment personnel, ce sont presque des événements privés et donc, si la culture sécurité du personnel n'est pas suffisamment développée, l'étude et le retour d'expérience possible risquent de rester uniquement dans le domaine personnel. Donc l'expérience acquise risque de rester encore non partagée.

Les efforts de l'OMI pour résoudre ce problème doivent être soulignés. Un de ses efforts est l'élaboration de directives sur un programme de sécurité et d'hygiène au travail à bord des navires (SOHSP ou shipboard occupational and health safety programme) ou la notification des presque accidents est encouragée ainsi que la participation du personnel dans l'évaluation des dangers ou des comportements dangereux et leur gestion dans le cadre d'un système interne de management des situations dangereuses ou des observations sécurité du personnel.

#### 8. Suggestions du personnel.

Pour le personnel, leur permettre d'émettre des suggestions, dans le cadre d'une culture sécurité suffisante, est la preuve d'une participation totale dans le développement, l'application, l'évaluation et l'amélioration continue du programme SOHSP. Les observations ou commentaires du personnel directement impliqué dans le travail sont souvent la meilleure source d'information sur les dangers pour la santé et la sécurité. Le personnel peut souvent suggérer des mesures effectives pour éradiquer ces dangers et participer à une vie quotidienne de réduction des risques. Les suggestions du personnel sont analysées d'une manière comparable à l'analyse des presque accidents. Les suggestions provenant des officiers, techniciens ou membres d'équipage ainsi que celles du personnel contracté, peuvent être quelque chose comme AVANT le presque accident et sont souvent inclus dans le concept de «gestion du changement». Le personnel de terre de la compagnie est naturellement incité à participer à ce programme interne.

#### 9. Analyse profonde des rapports d'accidents.

Les rapports sont finalement faits sous forme de check-list et de commentaires et sont utilisés aussi bien pour les acci-

dents que pour les presque accidents. Les check-lists doivent permettre à l'investigateur de récupérer toutes les informations possibles de la part des vrais victimes (ou victimes virtuelles pour les near-misses) et des témoins. Ces formes sont courantes et parfois standard mais peuvent être adaptées à la compagnie. Une des formes utilisées est la REX CARD (je l'ai lancée vers 98, elle est aujourd'hui très utilisée d'une manière internationale) qui est vraiment dédiée à l'analyse multiple à tous les niveaux de la direction et aide également à l'élaboration des statistiques.

Cette carte d'évaluation est utilisée dans le cadre d'un système de management de la sécurité. Elle permet de démarrer l'analyse rapidement, recevoir les avis et assurer le suivi des événements comme accident, incident, presque accident ou suggestions du personnel.

#### 10. Recherche des causes.

Les méthodes de recherche des causes initiales sont aujourd'hui bien connues et peuvent déterminer des actions correctives ou proactives évidentes. Cependant des précautions doivent être prises car il est reconnu que la complète prévention de récurrence par une seule action corrective n'est pas toujours possible. Réciproquement, il y a différentes méthodes pour déterminer les causes profondes d'un problème ou événement et peuvent conduire à des conclusions légèrement différentes. Chacun à sa « meilleure méthode » mais si la compagnie ne l'a pas définie ou n'a pas assuré la formation des enquêteurs à la méthode qu'elle a choisie, c'est la méthode bien connue des investigateurs eux-mêmes qui doit être utilisée. Je recommande toujours d'utiliser la méthode que vous connaissez parfaitement. Ceci est également vrai pour l'évaluation des risques en sécurité et en sûreté.

#### 11. Les dix commandements du retour d'expérience.

Liste des actions successives recommandées:

1. Décrire les faits (accident, incident, near-miss) ou essayer de recevoir la description la plus complète de la suggestion ou de l'observation.
2. Rassembler le plus d'informations possible en interviewant les victimes, les témoins ou l'émetteur de la suggestion ou observation (si approprié).
3. Identifier chaque étape de la séquence des événements qui ont conduit au problème ou à l'événement.
4. Classifier les causes initiales et tout autre facteur causal en relation avec la séquence des événements.
5. S'il y a des causes multiples, ce qui est souvent le cas, mettre en lumière celles qui pourront être ultérieurement sélectionnées.
6. Identifier l'efficacité des actions correctives ou proactives qui vont prévenir la récurrence du problème ou de l'événement tout en recherchant des avis de spécialistes, ou simplement ceux issus du benchmarking, et les proposer à la Direction pour commentaires et/ou approbation.
7. Essayer, si possible d'autres méthodologies pour résoudre les problèmes comme l'évaluation des risques ou l'analyse des pannes pour une certaine confirmation.
8. Vérifier que les solutions sont effectives et empêchent la récurrence avec une chance raisonnable, qu'elles puissent être contrôlées et qu'elles rejoignent les objectifs de

la compagnie et surtout n'introduisent pas d'autres causes d'accident ou d'autres problèmes.

9. Planifier le suivi de l'implémentation des mesures décidées.

10. Préparer la communication des statistiques au pavillon et aux autres associations professionnelles éventuellement.

#### 12. Etablissement des statistiques pour la compagnie maritime, le pavillon et au niveau de l'industrie.

Les statistiques sont très intéressantes à condition qu'elles proviennent de nombreux événements. Pour de nouvelles ou très jeunes compagnies, il y a une impossibilité d'avoir cette expérience, excepté si les associations nationales ou internationales des armateurs, dont vous faites partie, peuvent vous aider. Lorsque vous utilisez la REX CARD, les statistiques qui en découlent seront un élément important de votre évaluation des risques (obligatoire de par le code ISM). En complément, les statistiques peuvent vous aider à prendre en compte les risques provenant d'un fournisseur, d'un port ou d'un fournisseur d'équipage. Une grille comprenant la liste des éléments adaptés au type de navire et la zone de navigation est comprise dans la REX CARD et permettra une étude analytique ultérieure.

#### 13. Partage de l'information avec le reste de l'industrie.

Déjà bien présente dans l'industrie Offshore, la diffusion des informations issues du retour d'expérience a des difficultés à naître et exister dans le monde maritime comme dans le domaine plus général du transport. Ceci est bien triste, car les mauvaises expériences des autres sont aussi un outil bon marché pour améliorer la sécurité des services proposés par la Compagnie et le bénéfice est valable dans les deux sens!

Ce partage des informations est gêné par les conditions de confidentialité. Cela est une difficulté réelle dans certains secteurs commerciaux où la compétition fait rage. Plusieurs possibilités ont été expérimentées comme transformer un rapport ou un retour d'expérience en quelque chose d'anonyme. Le succès n'est pas terrible même dans le secteur du transport aérien et même si nous saluons les efforts de MARS et de CHIRP, une amélioration substantielle est nécessaire.

En matière de sûreté maritime, s'il est facile de partager les informations sur les navires, il est beaucoup moins aisé de le faire pour les ports et les installations portuaires. Nous pensons d'un côté que l'OMI va résoudre prochainement le problème en rendant l'IMO-MSAS obligatoire et de l'autre qu'elle sera aidée par les USCG avec leur programme QUALSHIP 21.

#### 14. La formation est nécessaire.

Etant une pionnière en établissant des standards internationaux obligatoires pour la formation et la compétence de tous les marins (code STCW), l'industrie maritime est consciente que cette exploitation du retour d'expérience a besoin d'organisation et d'une formation spécifique pour les personnes impliquées. La gestion et l'exploitation du retour d'expérience n'est pas que l'affaire de gens spécialisés. Tout d'abord, le Capitaine du navire avec l'aide de l'officier de sécurité, va démarrer l'analyse de l'événement et émettre

une première ébauche du retour d'expérience ainsi acquis qu'il transmettra immédiatement s'il le juge urgent (Safety Alert System). Cette analyse sera de toute manière rappelée dans sa revue périodique du système de management appliqué à bord. Puis dans une compagnie de navigation normale, le groupe ISM Personne désignée et Officier de sûreté de la compagnie doivent être capables d'assurer les études plus formelles comprenant les avis complémentaires prévues dans la procédure REXCARD. Enfin, la revue annuelle de Direction s'assurera que la mise en place d'actions correctives ou préventives a été effectivement assurée par la «personne responsable» et que l'information a été transmise, s'il le faut, au reste de l'industrie même d'une manière anonyme.

#### 15. En conclusion.

Grâce au code ISM, notre industrie est enfin sur le chemin de tirer avantage du retour d'expérience obtenu après un accident ou un presque accident, qui n'est finalement qu'un accident évité ou encore un accident sans conséquences. Comme le retour d'expérience obtenu d'après des expériences malheureuses est maintenant bien pris en compte et utilisé, l'étude des presque accidents a l'avantage de fournir ce retour d'expérience d'une manière beaucoup moins «coûteuse». Cependant partager son expérience est encore à son

début car personne n'est porté sur cette terre à partager ses erreurs ou ses faiblesses ! Grâce à une culture basée sur le «non blâme», nous sommes sûrs que les marins, avec l'aide de l'armateur et des instituts de formation, participeront à cette importante amélioration.

#### 16. Références.

documents IMO :	Autres documents
SOLAS chapter 1	UNCLOS
SOLAS chapter XI-1 reg 6	ILO 134,142,147
ISM code (as amended in 2010)	ILO recommendations for accident prevention
MSC circulars 849 and 884	IADC safety alert system
MSC-MEPC.3/ Circ. 2 et 3 (casualty investigation code and reports)	USCG information doc
MSC-MEPC.7/Circ.7 near misses	MSC 68/INF
MSC-MEPC.2/Circ.3 SHOP	Etc...

*Cdt Bertrand APPERRY  
novembre 2011*

## AUGMENTATION DÉRAISONNABLE DE LA RÉGLEMENTATION AUX USA

*Résumé et traduction par le Cdt Ph. SUSSAC d'un essai de compilation des règles environnementales (limitées aux lois internationales ou fédérales US, excluant les lois particulières à certains Etats US) de M. Valcourt, paru dans "Marine News" de septembre 2011*

Pour ces règles, il y a un usage généralisé des abréviations/acronymes.

Les principales sont la Convention MARPOL 73/78, la Convention internationale sur le contrôle des antifouling toxiques, la Convention internationale (de Londres) sur la prévention de la pollution par le rejet de déchets ou autres matériaux, la Convention internationale sur la pollution par hydrocarbures (OPRC); aux USA: Act to prevent pollution from ships (APPS), Clean water Act (CWA), federal insecticide fungicide and roenticide Act (FIFRA), Organotin antifouling paint control Act (OAPCA), pour nommer les principales.

L'EPA (Environmental Protection Agency) a ajouté des règles. Une loi (110-299 de juil. 2008) charge l'EPA d'étudier les rejets des navires et leurs effets sur l'environnement, et il s'ensuit une obligation d'obtenir un permis pour les rejets de certains matériaux et de donner un préavis de l'intention du rejet.

Après des études, l'EPA a publié le NPDES (National Pollution Discharge Elimination System), dont la base est le VGP (Vessel general permit). Ce VGP, en fait, régleme les rejets normaux d'un navire en opération (normalement de transport). Cela devient compliqué parce que la VGP inclut des limites à tous les rejets (il en est nommé 26, basés sur la qualité de l'eau et des effluents), le tout avec inspections, contrôles avec jour-

nal à tenir, et obligation de signalements pour certains, avec des ajouts pour certains types de navires

Par ailleurs le VGP ne mentionne pas les "eaux noires", qui sont prévues dans le CWA (502-6) non définies comme polluantes, mais le CWA (312) donne aux USCG la charge de régler le traitement des "eaux noires". Le VGP régleme le traitement des eaux de ballast sur une base expérimentale pour l'échange de l'eau en haute mer, mais régleme la gestion, et en particulier des sédiments, pour les voyages près des côtes, de façon plus stricte que les USCG (ne pas confondre).

Le permis requis (pour une certaine taille de navire) doit être demandé par l'armateur ou l'opérateur, s'il est différent. Le NPDES donne une longue définition de l'opérateur (plusieurs cas sont prévus). Par ailleurs le VGP stipule qu'une fois par semaine ou par voyage (le plus fréquent mais pas plus d'une fois par jour), une personne qualifiée doit inspecter (dans les parties accessibles) les lieux où sont stockés, traités ou utilisés les produits chimiques, hydrocarbures et autres matériaux (y compris marchandises sèches) en vérifiant aussi que le contrôle, formation et bonne utilisation sont notés au journal demandé par le VGP. Il est rappelé que ces inspections doivent être comprises comme de bonnes pratiques de marins prudents soucieux de la santé et de la sécurité de l'équipage, du navire et de l'environnement.



*Recueillies par le Cdt Ph. SUSSAC*

## **Traitement des marins.**

Le 3 août, le Rak Carrier, panaméen, 63695 tpl, en transit entre l'Indonésie et Dahej (Gujarat), chargé de charbon (60000 t) a coulé à la suite de fissures de coque, non loin de Mumbai. Avant d'être tous recueillis à terre, l'équipage a été sauvé par le CMA CGM Puget et par des hélicoptères. Les soutes étaient de 290 t de fuel lourd et 50 t de MDO, il y a eu une pollution. Le capitaine (Jordanien) et le chef mécanicien (Roumain) ont été inculpés de mise en danger de la vie d'autrui, et, avec l'armateur, d'infractions à la préservation de la qualité de l'environnement et de l'eau. Le capitaine et le chef ont été emprisonnés puis libérés sous caution, mais tout l'équipage est retenu à Mumbai. L'administration indienne indique se préoccuper de leur condition "conformément aux lois internationales".

## **Le World Shipping Council et les pertes de containers.**

Le WSC a publié une étude qui conclut que 675 containers sont perdus en mer par an, au lieu des chiffres, de 2000 à 10000, annoncés par une désinformation continue et tenace. Les pertes "réelles", excluant les échouements et abordages, ne dépassent pas 350. Le saisisage est bien meilleur que ce que l'on dit couramment. La profession continue à rechercher une amélioration: Lashing sea project du MARIN (Marine Research Institute of the Netherlands), publication d'un guide par ICS et WSC ("Safe transport of containers by sea), un projet de l'ONU pour un code de bonne pratique d'arrimage dans les containers.

*Les différents services "qualité" devraient s'occuper aussi de l'état de containers pas toujours susceptibles de supporter une pile, du contrôle des poids et du respect strict des contraintes de poids à l'embarquement.*

## **Nautilus accuse le gouvernement britannique de non-respect de traités.**

Après les mesures sévères d'économie ayant entraîné le retrait (effectif en septembre) de deux remorqueurs britanniques d'intervention, en mer du Nord et en Manche, le syndicat Nautilus indique que cela est contraire à l'accord de Bonn, qui oblige les pays signataires à s'aider mutuellement pour lutter contre les pollutions accidentelles ou chroniques des installations offshore ou des navires. La France devra déplacer l'Abeille Languedoc vers la Manche. Nautilus et des syndicats français pensent que cela va augmenter la vulnérabilité de la côte Atlantique. Les signataires du traité sont Allemagne, Belgique, Danemark, France, Irlande, Norvège, Pays Bas Royaume-Uni et Suède.

## **Gaz d'échappement.**

Il y a eu une réunion à l'OMI, le 12 juillet, concernant les moyens à mettre en œuvre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'"Energy efficiency design index" pour les nouveaux navires et le "Ship energy efficiency management plan" (SEEMP) pour les navires en service pourraient entrer en vigueur en janvier 2013. Le Secrétaire général de Global Shippers Forum (C. Welsh) a indiqué "la profession du shipping doit prendre directement sa responsabilité dans la définition claire d'un projet pour réduire les émissions de carbone". Il a répété qu'une surcharge sur le fret ne servirait à rien: "répercuter les coûts sur les chargeurs, non seulement déresponsabiliserait l'armateur, mais ne réduirait pas les émissions". Il indique que la solution est l'adoption d'un système rigoureux d'évaluation des différentes composantes, en y incluant celles en rapport direct avec le navire. Une taxe uniforme pour tous les navires ou les achats de combustible risquent de retomber sur les chargeurs, quel que soit le point de vue.

## **SeaFrance.**

C. Santoni, LD Lines, en association avec DFDS, a indiqué offrir la somme symbolique de 3 euros pour SeaFrance. L'offre ne comprend pas la prise en compte des pertes accumulées par la compagnie, mais tient compte des frais prévus pour restaurer l'exploitation. Cette offre comprend la reprise de trois navires sur quatre (à l'exception du Molière, la dernière acquisition), la reprise de 460 employés et 80 supplémentaires sur un autre navire de LDL (pavillon français). Le tribunal de commerce de Paris doit statuer fin octobre (une autre offre faite par la CFDT prévoit le changement du statut de l'entreprise en coopérative).

## **Malgré les circonstances, les commandes augmentent.**

Le BIMCO signale que, à la mi-août, les commandes de porte-containers représentaient 4,48 millions evp, dont 1,4 commandés cette année. La capacité totale mondiale est de l'ordre de 15,6 mevp, les commandes (dont 45 navires d'environ 11000 evp) représentent presque 30% du total. Certains s'inquiètent de cette tendance qu'il y ait une majorité de navires de plus de 10000 evp, alors que les frets baissent et que les perspectives d'activité ne sont pas bonnes.

## **Changements de règles au Danemark (équipage).**

Les armateurs danois se félicitent des amendements de juin dernier, pour lesquels il y avait eu un lobbying intense. J. F. Hansen, de l'association d'armateurs danois, indique que cela donnera une meilleure flexibilité pour avoir des marins qualifiés venant du marché mondial. Les navires danois peuvent employer des marins de n'importe quelle nationalité "tant que leurs papiers sont en règle", inclus les capitaines qui peuvent être pour 40% non nationaux d'un pays de l'UE. Il y est ajouté un avantage fiscal de 30% pour les marins employés sur des navires de plus de 500tjb. Un "pool" spécial a été créé pour améliorer la condition des marins. Ce représentant des armateurs ajoute que les marins seront bénéficiaires dans le nouveau régime "puisqu'ils pourront travailler à l'étranger pour revenir avec leur savoir-faire sur les navires danois", et, par ailleurs, il ajoute que le lobbying des armateurs continue pour une meilleure flexibilité en rapport avec la piraterie et qu'il attend des changements supplémentaires significatifs dans les prochains mois.

## **Proposition d'un régime "zéro taxe" en Australie.**

Le ministre australien en charge, A. Albanese, a déposé un projet d'exemption totale de taxe pour les navires battant pavillon australien. Avec cette réforme de la taxe, il est proposé l'établissement d'un second registre (Australian International Ship Registry) pour une flotte "internationale", et une réforme des règles du cabotage. Cela après une diminution jusqu'à 22 navires de la flotte du pavillon. A. Albanese indique faire ainsi mieux que la taxe au tonnage par une exemption totale de taxe, mais pour des navires qui devraient rester 10 ans au registre. Il veut modifier complètement les règles du cabotage, trop facilement accordé à des navires battant pavillon étranger. Il accorderait un permis de 5 ans pour les navires nationaux, et seulement 12 mois pour les étrangers. Ainsi, le nouveau régime favoriserait le pavillon national, tout en permettant aux chargeurs d'utiliser un navire étranger en cas d'indisponibilité de navire national.

## **Augmentation des exclusions par les pays du MoU Paris.**

En Europe et au Canada, le nouveau régime des PSC a entraîné 11 exclusions de navires pour cause de multiples détentions pour déficiences de sécurité, pendant les sept premiers mois de 2011 (aucune dans la même période de 2010). L'EMSA signale que le nouveau régime est destiné à distinguer les armateurs et États en conformité pour diminuer

la fréquence de leurs inspections, tout en ciblant davantage les navires ayant des mauvais rapports de contrôle. Le régime aide les inspecteurs PSC à distinguer les navires "à problème", en centralisant les rapports des compagnies et des navires eux-mêmes.

#### **De faux certificats du RS (Russian maritime register of shipping) en Grèce.**

Au mois d'août, il a été découvert, en Grèce, de nombreux faux certificats délivrés par le Russian maritime register of shipping, principalement sur de petits navires à passagers, 16 indiqués dans un premier communiqué (4 sept.). Des inspections spéciales ont été prévues, un avis de la Commission Européenne a demandé des inspections avec l'aide d'intervenants extérieurs. Des avis indiquent que plus de 60 navires pourraient être impliqués. Rapidement, 24 navires ont été arrêtés (laissant certaines îles sans liaison). Des contacts auraient été pris, par canal diplomatique, avec le RS, pour que de nouvelles visites soient effectuées afin de remettre en route ces navires avec de nouveaux documents légaux. Certains blâment des inspecteurs du KEEP, organisme gouvernemental qui inspecte les navires, tout en critiquant une récente réorganisation.

#### **Les PC géants changent les conditions du marché.**

Un courtier de Shanghai indique: "sans doute qu'avec des navires plus grands, dominant les trafics sur grandes distances, les plus petits exploitants pourraient avoir à quitter ce marché, et alors que davantage de Panamax ou sub-Panamax sont libres d'affrètement, les taux vont baisser". Certains disent qu'à cause de la présence de géants, le taux par cellule pour un PC 2500 evp peut sembler élevé. Quelques exemples: des 2500 à 2700 evp ont été affrétés de 12000 à 12700 USD, un Panamax (3424 evp) a été affrété à un taux de 12250 USD (pour 40 jours).

#### **Remarques sur la conformité des Philippines (suite).**

La réponse aux remarques négatives de l'UE sur la formation dans certaines écoles des Philippines a été transmise fin août. Le gouvernement pense qu'elle sera satisfaisante, les remarques ayant été traitées avec sérieux. Le Conseil, en charge, a considéré le contrôle des institutions d'éducation et formation maritime, les procédures de qualité, la conformité des brevets, la formation à bord, les équipements des institutions chargés de la formation. Le Conseil a aussi veillé à la pleine conformité aux derniers amendements du code STCW. Le gouvernement pense que l'UE continuera à autoriser l'emploi de marins Philippines sur les navires des États membres. Un porte-parole de l'UE indique ne pas fixer de délai pour obtenir une réponse.

#### **Peine civile pour la compagnie du Cosco Busan.**

L'armateur Regal Stone et le "fleet management" ont été condamnés à une peine civile de 44 millions USD, à la suite de la pollution qui avait suivi le heurt du navire sur une pile du Oakland Bay Bridge en 2007; pollution qui avait contaminé plus de 100 miles de côte. La somme sera répartie entre l'État (de Californie), l'État fédéral et les "Agences" gouvernementales locales. Les peines pénales avaient été, principalement, 10 mois de prison pour le pilote J. Cota et 10 millions USD pour le "fleet management" pour négligence, obstruction à la justice et élaboration de faux documents.

#### **MAIB : La fatigue est la cause principale d'un abordage.**

Le Marine Accident Investigation Branch a étudié l'abordage entre le PC (2500 evp) Boxford en route d'Anvers à Gioia Tauro et le chalutier Admiral Blake, survenu le 11 février. Deux hommes à la mer ont ensuite été sauvés. Le rapport indique que la fatigue du capitaine, ayant travaillé presque continuellement depuis 04h00 (le 10) jusqu'à l'abordage à 19h00 (le 11 fév.), avait contribué à sa mauvaise appréciation de la situation, et que son jugement était altéré par la fatigue et le stress. Une simulation a montré que l'abordage n'aurait pas eu lieu si le Boxford n'avait pas manœuvré au dernier moment après une alerte d'un élève au capitaine. L'enquête a montré par ailleurs que l' AIS du chalutier n'était pas en service, ce qui aurait peut-être évité l'accident. Le rapport félicite le capitaine du Boxford pour son action après l'accident, en particulier le sauvetage des hommes tombés à la mer, cela malgré sa fatigue extrême.

#### **V. Poutine veut promouvoir la route arctique.**

Lors d'une cérémonie, en présence du Président finlandais O. Grimsson, V. Poutine a dévoilé des projets importants d'établissement d'un hub ferroviaire et maritime à Mourmansk, des projets de protection de l'environnement au Nord de la Russie, dans le cadre de recherches pétrolières, et a insisté sur l'intérêt de la route du Nord entre l'Europe et l'Extrême-Orient, indiquant une distance inférieure de 4000 milles à la route "normale". Il a indiqué que l'État fédéral avait budgété la construction de trois brise-glaces nucléaires et six Diesel dans les neuf prochaines années. Le nouveau brise-glaces nucléaire prévu en 2012, aura des installations importantes de "search and rescue".

#### **Les exploitants notent le peu de cales sèches pour les PC géants.**

Le peu de cales disponibles pour les PC de plus de 12500 evp risque d'être un problème en cas d'avarie d'un de ces navires. Un navire en avarie risque d'attendre assez longtemps un passage au bassin non prévu ou même d'avoir à être éventuellement remorqué sur une longue distance. Sur la route "standard" Europe/Extrême-Orient, la forme de Lisnave (Portugal) est la seule disponible dans le secteur Europe, toutes les autres sont en Chine ou Asie, éventuellement Singapour. On prévoit jusqu'à 211 PC géants assez rapidement.

Par ailleurs, on a déjà signalé que l'arrivée de ces navires, associée avec la surcapacité actuelle avait bouleversé le marché. Fin septembre-début octobre, les 3400-3700 evp sont affrétés à un taux inférieur à celui des 1300-1500 evp.

#### **Traitement des eaux de ballast.**

Il est communément admis que les navires neufs devront avoir une installation de traitement à partir du 1er janvier 2012, les navires construits après 2009 à leur premier passage au bassin. L'OMI ne veut plus attendre, ces dates ont déjà été repoussées, mais, en fait, la Convention n'est pas encore ratifiée (fin août: 28 signatures avec 26,37% du tonnage mondial), car la règle est que l'entrée en vigueur est effective 12 mois après la trentième signature et avec 35% du tonnage mondial. En réalité, le délai n'at même pas commencé à courir, bien que des installations soient mises en place. La situation est ambiguë. Un autre problème se présente: bien que des systèmes aient été approuvés et testés, il n'y a pas de technologie fiable pour une vérification pratique, en exploitation, du bon fonctionnement du traitement. Les tests utilisés pour l'approbation ne conviennent pas pour une vérification pratique. Un test fiable de la conformité nécessite une grande quantité d'eau, impossible à pratiquer à bord ou lors d'une inspection PSC. Ces dernières inspections devront se contenter de vérifier la conformité du matériel et si le personnel s'en sert selon les instructions du constructeur. Les tests courants actuels proposés sont totalement inefficaces. Tout cela avec les normes définies par l'OMI, or on sait que certains États US veulent imposer une norme jusqu'à 1000 (mille) fois plus sévère en 2016. Il y a quelques progrès à faire. Il semble que les dernières réticences à signer la Convention viennent, en partie, de cette absence de possibilité de contrôle pratique de l'eau traitée.

#### **Le Rena échoué en Nouvelle-Zélande.**

Le Rena (PC 3000 evp), pavillon libérien, armateur Costamare Shipping, affrété Mediterranean Shipping s'est échoué le 5 octobre à 12 milles du port de Tauranga. Puis le mauvais temps a plusieurs fois déplacé le navire avec une gite variable, et il y a eu fuite de combustible. Le 11 octobre, le navire a pris une gite importante et des containers sont tombés à la mer, et on indique que le navire va probablement se briser. Le capitaine a été arrêté, avec un officier, et accusé de "operating a vessel in a manner causing unnecessary danger or risk".

#### **P.C. géants, fuite en avant ?**

Malgré la surcapacité actuelle, China Shipping Container Lines (compagnie partiellement d'État) a indiqué avoir commandé quatre PC 10000 evp avec option de deux supplémentaires à chacun des chantiers Hudong Zhonghua et Dalian Shipbuilding HI. Cette annonce suit celle de la perte de plus de 950 Myuans (149 MUSD) sur l'exploitation du 3<sup>e</sup> trimestre et 1,58 Mds yuans depuis le début de l'année. Tous les exploitants font face à des baisses importantes de revenus.

### **Toujours de l'amiante dans les constructions neuves.**

A. Lester (Chamber of Shipping's) a indiqué que 40% des pays leaders dans la construction navale n'ont pas banni les substances cancérigènes. Il cite dans les pays leaders : la Chine, les Philippines, le Vietnam, Taïwan, les USA et la Malaisie. Il indique aux acheteurs de navires construits en Chine qu'ils peuvent contenir le l'amiante. La Chine, principal constructeur, a banni différentes variétés de produits mais continue à permettre le Chrysotile, tout en garantissant "sans amiante"; or ce produit est considéré comme amiante dans le reste du monde. H. Grammen, consultant technique à l'OMI, avertit les armateurs que dans certains ports, comme Rotterdam ou des ports australiens, des spécialistes peuvent rechercher ce produit et déclarer le navire en infraction, ou impossible à inspecter. Une meilleure documentation et une inspection précise sont recommandées.

### **Anomalies de containers frigo.**

Trois containers frigo (de Maersk) ayant été en maintenance au Vietnam (en avril 2011) ont eu une explosion tuant à chaque fois un opérateur. Maersk Line a retiré 844 containers en service. Il est indiqué que ces explosions venaient d'un gaz frigorigère pollué. Un autre container manipulé à Oakland a pris feu spontanément sans explosion (sans blessé) entraînant un arrêt des opérations sur le terminal.

Il apparaît qu'il y a eu plusieurs autres accidents similaires plus ou moins graves. Des informations indiquent que le gaz HCFC R-22, normalement utilisé, devient de plus en plus cher et pas toujours disponible à cause de la multiplication de ces petites installations et aurait été mélangé avec d'autres gaz réfrigérants. Les organismes habituels ont émis des mises en garde.

### **Les économies décidées en G.B. touchent le MAIB.**

M. Penning, ministre britannique en charge du Shipping, a indiqué, le 31 octobre, que les services du MAIB seront réduits, les inspecteurs passeront de 21 à 16, dans le cadre des réductions de crédit du gouvernement. Le Chamber of Shipping s'est inquiété du risque de voir disparaître un "first class service". Le ministre a répliqué en donnant le nombre d'enquêtes effectuées ces dernières années: en réduction de 126 en 1990 à 29 en 2011.

### **Suites "collatérales" de l'affaire du Cosco Busan.**

La compagnie gestionnaire, Fleet Management-Hong-Kong, du Cosco Busan (heurt contre Oakland bridge et pollution) a été, entre autres, condamnée à 3 ans de probation et est soumise à des inspections spéciales. En juillet, une inspection du Promise2 (vraquier 32401 tpl) géré par cette compagnie, s'est traduite en une communication au tribunal pour ce qui "apparaît comme une violation potentiellement significative" de sa probation. Les inspecteurs ont trouvé que deux officiers n'étaient pas familiers de l'usage de la barre de secours, ils ont trouvé une check list remplie avant le contrôle correspondant... Un procureur a indiqué que ces "apparentes infractions" sont malheureusement similaires à des causes de l'accident du Cosco Busan. Les documents communiqués au tribunal montrent aussi que, lors d'une escale à Casablanca, le navire s'est avancé au delà du point précis désigné dans le plan de voyage pour prendre le pilote "violant ainsi une condition du programme de conformité".

*Cette dernière "infraction" amène à se demander si, vraiment, on doit accepter qu'un inspecteur (semblant un peu étranger aux réalités) et qu'un tribunal reprochent une prise de pilote en fonction des circonstances du moment, au lieu de le prendre à un point théorique désigné bien avant. Si cela est ainsi, peut-être, pourra-t-on voir, un jour, un inspecteur reprocher une manœuvre de sauvegarde décidée dans l'urgence, parce qu'elle n'a pas été décrite par écrit auparavant.*

## **PIRATERIE**

### **Une attaque à 12 embarcations repoussée.**

Le IMB (International Maritime Bureau) indique que, le 6 août, en Mer Rouge à 20 milles d'Assab, un vraquier a été attaqué par un groupe de 12 embarcations avec chacune 5 à 8 pirates. Des gardes armés présents ont envoyé des fusées d'avertissement, sans résultat, puis tirs d'avertissement entraînant un éloignement relatif de la plupart des embarcations, mais deux ont répliqué en restant rapprochées. Après des échanges de tirs pendant environ 30 minutes, l'attaque a été interrompue et toutes les embarcations se sont éloignées. Le IMB ne communique pas le nom du navire, ni aucun autre renseignement.

### **Expert en piraterie au chômage? Travail pour vous.**

La Navfor de l'UE change de point de vue dans sa lutte contre la piraterie, recherchant un "Pirate Cultural Advisor" à qui il sera demandé de fournir "une expertise sur la culture et la religion des pirates et, en particulier, des avis sur les tendances ou faiblesses, y compris comment les pirates sont perçus en Somalie". Le candidat agréé aura également à rechercher des informations ou des négociations pour les navires détenus par les pirates. Commander H. Harrison, porte-parole de la Navfor, a indiqué à Fairplay que le but de la création de ce poste est "une meilleure compréhension des procédés des pirates", ajoutant que "comme dans n'importe quel cas, il faut essayer de pénétrer dans la pensée de l'ennemi". Les candidats doivent avoir une expérience militaire et un agrément pour secret et sécurité de l'UE.

### **Deux cas curieux.**

#### **Un navire attaqué et abandonné par les pirates.**

Le Caravos Horizon (68438 tpl), a signalé être attaqué, puis que 6 pirates avaient réussi à monter à bord, alors que l'équipage s'enfermait. A l'arrivée d'un hélicoptère du HMS Monmouth, il n'y avait aucune marque d'activité. Lorsque le Monmouth est arrivé, une échelle était en place le long du bord, l'équipe d'intervention a constaté que les pirates étaient partis, et a délivré l'équipage du local citadelle.

#### **L'armée indienne, sur renseignements, prend un navire iranien.**

M. Nambiar, ministre de la Défense indien, a indiqué que le Nafis-1, iranien, avait été capturé à environ 200 milles au NW de Mumbai. Ce navire était surveillé depuis plusieurs jours, par hélicoptère et le destroyer INS Mysore, des renseignements indiquant une attaque de pirates et une cargaison d'armes. Le navire a été capturé par une équipe de commandos et deux hélicoptères. Tous les hommes présents à bord ont été transférés sur le destroyer. A la suite de réponses contradictoires, on ne savait pas combien étaient des pirates et combien des membres d'équipage, et, au moment du premier communiqué, on ne connaissait pas l'exploitant. Par la suite, il s'est avéré que tous les hommes constituaient l'équipage, il y avait des gardes armés avec deux AK47 (qui étaient les seules armes à bord); le comportement "anormal" du navire était dû à des avaries.

### **Personne n'a à montrer de l'autosatisfaction.**

La première semaine d'août, le Capt K. Blount (de la Navfor UE) a fait une brève présentation, accompagnée d'une vidéo (Piracy-Menace at Sea), donnant de bonnes nouvelles. Aucun succès de pirates dans le corridor recommandé dans le golfe d'Aden depuis 9 mois. 75% des navires s'enregistrent au "maritime security center", progrès significatif dans l'entente entre les marines militaires et commerciales. Il a parlé d'une coopération sans précédent, entre 130 personnes de 50 nations, dans un colloque de la Navfor à Bahreïn. Certains ont été ahuris et frustrés. Le montant des rançons payées depuis janvier est déjà supérieur à la totalité de 2010. La cause principale du ralentissement des attaques, ces dernières semaines, est l'établissement de la mousson de SW. Il n'y a pas lieu à satisfaction. Cette autosatisfaction semble perdurer chez certains armateurs qui refusent des investissements pour une protection suffisante (parfois aucune) des équipages payés pour exploiter leurs navires, sans doute, pensent-ils qu'un navire à 18 nœuds avec un franc-bord conséquent ne sera pas attaqué. Quoiqu'ils pensent des BMP-3, la sécurité de l'équipage est une priorité comme dans n'importe quelle activité. Une autre cause d'étonnement et frustration a été que la vidéo présentée conclue que la lutte contre la piraterie sera gagnée par la mise en place de barbelés et de "citadelles": A l'évidence, cela n'est pas le cas. La lutte sera gagnée en Somalie.

### **Quelques commentaires de l'OEF.**

L'OEF (One Earth Future), fondation privée, a mené des études à propos de marins ayant été victimes d'attaques (réussies ou non). La fondation distingue différentes catégories: marins attaqués, otages, survivants de "citadelles", bouclier humain ou collaboration forcée, tortures, et indique que ce type de crimes se passant à terre serait continuellement et systématiquement repris par les médias, mais il n'y a que quelques nouvelles, souvent vagues sur ces crimes. Le coût économique de la piraterie est estimé et bien connu de la profession, mais le coût humain l'est beaucoup moins, coût direct et coût humain de souffrances postérieures. Les attaques violentes sont fréquentes, par exemple le Al Nouf a subi des tirs de RPG et d'armes automatiques, pendant un certain temps, alors que des gardes armés, à bord, répliquaient, des marins ont été blessés. Des marins libérés de "citadelles" ont signalé que des pirates n'ayant pas de RPG ou d'explosifs pour faire sauter une cloison ou une porte blindée (ni de gaz), avait allumé des feux le long des cloisons, envoyé des morceaux de bois ou d'amarres enflammés dans toutes les ouvertures voisines pour enfumer le local (le système de "citadelle" est valable peu de temps). Des marins ont été otages plusieurs mois sans nourriture correcte, avec une eau trouble à boire, sans aucun soin médical, sans aucun contact avec leur famille (maladies fréquentes, parfois graves). Sur les marins actuellement libérés, on compte 516 marins qui, en 2010, ont été "bouclier humain" ou forcés à collaborer à des attaques, et 461 marins ont subi des tortures.

### **Plan italien de gardes militaires.**

I. La Russa, ministre de la Défense a annoncé que les navires italiens transitant dans les zones à risque pourront être protégés par des militaires nationaux. Les hommes seront disponibles par équipes de cinq, venant du régiment d'infanterie de marine de San Marco, à la demande des armateurs, qui seront en charge des frais. La solution a été agréée au parlement et décidée par décret. Le ministre ajoute être en pourparlers pour avoir une base de relève à Djibouti, voulant éviter l'emploi de gardes armés privés sur les navires nationaux.

### **Navire capturé au mouillage de Salalah (dans le Sud d'Oman).**

Le Fairchem Bogey, pavillon Iles Marshall, 25390 tpl, a été capturé le 20 août au mouillage devant le port de Salalah. C'est la première fois qu'un navire est attaqué, au voisinage immédiat d'un port, et la réaction des Coast guards d'Oman a été stoppée par des menaces sur l'équipage. Le navire a ensuite appareillé pour aller mouiller en Somalie, où d'autres pirates ont embarqué.

### **Accord entre plusieurs nations africaines.**

Plusieurs ministres de la Défense se sont réunis à Luanda et annoncé un projet de mesures anti-pirates (Afrique du Sud, Mozambique et Tanzanie). Une base serait établie en Afrique du Sud pour coordonner la lutte dans l'océan Indien Sud, et également enquêter sur les sources de financement des pirates. L. Sisulu, ministre d'Afrique du Sud, a fait remarquer que des quantités importantes de pétrole transitent dans la région qui n'est pas couverte par les forces internationales.

Par ailleurs, on indique qu'un accord pour les opérations en mer serait mis en place entre le Nigéria et le Bénin. La région a été déclarée (début août) zone de risque de guerre par les assurances. Cela après plusieurs (env 20) incidents depuis le début de l'année, au lieu d'un seul en 2010. Le Bénin n'a que peu de moyens et s'inquiète de la présence de gangs basés au Nigéria.

### **Gardes armés, l'Allemagne recherche plus de coopération.**

J. G. Becker-Schwing, ministre de l'Économie, a indiqué que Berlin devrait présenter à la réunion de septembre de l'OMI "un projet coordonné" sur le problème des gardes armés, espérant un soutien des gouvernements de l'UE. L'Allemagne souhaite régler les problèmes de mise en place notamment législatifs. Pour le moment, l'OMI et l'UE n'assument pas l'usage des gardes armés, pensant que c'est la responsabilité des États et des armateurs, avec des recommandations. Un autre problème à régler, est la présence d'hommes armés à bord lors d'escales. En Allemagne, il y a opposition de la gauche parlementaire, préoccupée par la notion de "mercenaire". Cependant, on indique que le gouvernement étudie des conditions de certification de compagnies de sécurité pour le maritime, et envisage de modifier la loi sur les armes à bord des navires nationaux.

### **L'Inde règlemente l'utilisation de gardes armés.**

GK Vasan, ministre en charge, a indiqué que ces règles sont une partie de la lutte du pays contre la piraterie. Les armateurs indiens sont autorisés à employer des compagnies de sécurité, préalablement contrôlées selon des critères définis. Les navires, étrangers ou non, en escale en Inde auront à fournir un état du personnel de ces compagnies et de leurs armes, présents à bord, à destination des ports, douanes, coast guards et armée. Par ailleurs, le ministre a confirmé la constitution d'une cellule pour traiter le problème des marins indiens otages.

### **Attaques en Afrique de l'Ouest.**

Depuis décembre 2010, il y a eu au moins 28 attaques dans la région, dont 8 détournements effectifs. Lors d'un colloque à Londres, S. Phelps, consultant sur la sécurité maritime, a accusé des officiels de Cotonou de corruption de la part de pirates pour fourniture d'informations sur les navires et cargaisons. Il a ajouté que le nombre d'attaques est systématiquement sous rapporté, en partie à cause d'une crainte des opérateurs (et des armateurs) de réticences d'investisseurs. L'ambassadeur du Nigéria a indiqué que son pays perd 12% de sa production de pétrole à cause de la piraterie, mais que les moyens du pays ne sont pas à la hauteur, ajoutant qu'il craint de plus en plus d'attaques sur les navires au mouillage.

### **Attaques au large du Bénin.**

Pour les 8 premiers mois de l'année, il y a eu 19 attaques au large du Bénin (aucune en 2010). Une des dernières a été celle d'un pétrolier (Mattheos I, 45999 tpl, pavillon Chypre, 2004, équipage 23) attaqué alors qu'il était en opération de transfert avec un pétrolier norvégien, à env. 62 milles au SO de Cotonou. L'équipage du navire norvégien a pu s'enfermer et les assaillants l'ont rapidement abandonné pour ne s'occuper que du seul navire chypriote, qui a été pris. Il a dû appareiller sous le contrôle des pirates pour une destination inconnue. L'armée béninoise a indiqué n'avoir pas pu intervenir.

### **BMP - 4<sup>e</sup> version.**

Une quatrième version des BMP est parue. Après avoir rappelé que cette publication est destinée à éviter, dissuader ou retarder les attaques de pirates, il y est redéfini la zone de risque (de Suez au détroit d'Ormuz, et jusqu'à 78°E et 10°S, en ajoutant le Golfe pour les avis de mouvements et en signalant des attaques au-delà de ces limites en particulier au Sud). Des recommandations sont ajoutées : s'assurer de la transmission de l'avis de mouvement au MSC(HOA) (Maritime security center - Horn of Africa), avis quotidien au UKMTO (UK Maritime Trade Operations) contact privilégié avec les forces navales, augmentation des mesures de protection à bord. Un chapitre inclut un "aide-mémoire" pour éviter d'être victime de pirates, des recommandations pour l'emploi de compagnies de sécurité, la gravité des conséquences en cas de non-conformité avec les BMP.

### **A titre d'exemple : MSC Panama.**

Un communiqué kenyan indique que le MSC Panama (PC 1750 evp), pavillon libérien, armateur US, affrété MSC, a été libéré contre une rançon de 7 millions USD. Le navire, détenu pendant 270 jours, avait été capturé au cours d'un voyage de Dar es Salam à Beira avec 23 hommes d'équipage (Birmans).

### **Condamnation en Corée du Sud.**

Un tribunal de Busan a confirmé la condamnation à mort de M. Araye, 23 ans, Somalien, qui avait blessé gravement le capitaine S. Hae-Kyun, du Samho Jewelry. Il était un des cinq pirates capturés au cours d'une attaque commando, le 21 janvier, pour reprendre le navire. Huit pirates avaient été tués, et l'équipage sain et sauf (à l'exception du capitaine, encore hospitalisé après de multiples interventions - août 2011). Le tribunal a condamné les quatre autres à des peines de 12 à 15 ans de prison. Ces condamnations sont les premières à ce sujet en Corée du Sud.

### **Projet de demande de rétribution aux USA.**

Un projet, récemment soumis au Congrès par le républicain F. Liobondo, demanderait aux gouvernements étrangers une rétribution pour les frais occasionnés par la protection des navires non US par les navires de guerre US. Ce projet, Piracy suppression Act 2011, déterminerait le coût de chaque intervention de l'US Navy pour protéger, combattre ou dissuader des attaques de pirates, et prévoit la peine de mort ou la perpétuité pour toute action criminelle de piraterie, et permettrait aux USA de demander le remboursement de la part du pays dont dépend le navire protégé ou défendu. Le projet prévoit que cette créance serait abandonnée si dans les 180 jours de l'action menée, le pays en question contribue à la Force Navale ou aide à la détention ou à la poursuite juridique des pirates.

### **Un groupe d'armateurs demande à l'ONU de constituer une force de "gardes armés".**

L'ICS, Intertanko, Intercargo et le Baltic International Maritime Council ont adressé une lettre au Secrétaire général de l'ONU, Ban Ki-Moon, exigeant "une nouvelle stratégie innovante" pour lutter contre la piraterie, alors que l'océan Indien ressemble au "Far West". La lettre indique que "la stratégie actuelle ne fonctionne pas", des gardes armés de l'ONU seraient une force nouvelle qui ferait sans doute beaucoup pour améliorer la situation, en diminuant l'extension de compagnies privées de sécurité, certaines sans règles claires. Il est ajouté que cette approche aurait aussi l'avantage d'impliquer financièrement certains pays "absents" des actions actuelles.

### **La P&I North of England étudie une amélioration des conditions de leur couverture.**

Le P&I prévoit un vetting de sept compagnies de sécurité, les plus employées par leurs membres. Le résultat global sera communiqué aux membres, mais pas le rapport complet (ni à la compagnie de sécurité), le but étant simplement de s'assurer que les membres ont le meilleur service disponible. Le Club insiste sur la conformité aux recommandations des BMP, même en cas de présence de gardes armés. Il étudie, en collaboration avec les assureurs du Lloyd's, une nouvelle police K&R (Kidnap and Ransom) pour proposer une prime aussi basse que possible, compte tenu de l'emploi de gardes armés "approuvés".

### **L'ITF demande de ne pas affréter quand le pavillon refuse les gardes armés.**

D. Cockroft, Secrétaire général de l'ITF, a indiqué lors d'un colloque, à Londres, avec l'ICS et ISF "aucun navire d'un pavillon qui n'accepte pas de détenir ou de poursuivre les pirates ne devrait être "considéré". Il a cité (récemment affrété par le programme d'aide alimentaire de l'ONU) Antigua and Barbuda, pavillon refusant la présence de gardes armés, "mais il y en a beaucoup d'autres". Il s'est félicité de la décision du Libéria de poursuivre et détenir les pirates. Il a ajouté que des actions, et non des paroles sont nécessaires, et pour tous les pavillons. Il a admis que c'était en contradiction avec les précédentes positions de l'ITF, malgré les inconvénients, et reste opposé au fait d'armer les équipages, position de la plupart des membres de l'ITF.

### **Effet dissuasif des prisons Européennes.**

L'Amiral Hank Ort a indiqué avoir vu des cas où les pirates sont "plutôt satisfaits" d'être interceptés par les forces de l'OTAN (s'ils sont détenus), les prisons Européennes étant plus confortables que ce qu'ils sont habitués à voir, et il n'est pas convaincu de l'effet dissuasif d'une poursuite en Europe de l'Ouest. L'amiral explique que nous avons affaire à des jeunes hommes qui n'ont rien à perdre, ils partent et s'ils capturent quelque chose, cela les rendra riches et sinon les choses n'auront pas vraiment changé pour eux. P. Swift, chairman du Maritime Piracy Humanitarian Response Program, insiste, avec l'augmentation des rançons, sur l'aggravation des incidents et leur violence: "Le traitement infligé aux victimes devient maintenant fréquemment de la sauvagerie et de la torture".

### **Cas d'un navire délivré malgré la montée à bord des pirates.**

Le Pacific Express (pavillon Chypre, armateur grec, cargo chargé d'acier – barres et coils) a subi plusieurs attaques le 20 septembre, dont une réussie. L'équipage s'est retiré dans une "citadelle" et a pu y rester malgré des tirs divers dont RPG, et un incendie allumé au voisinage. A l'arrivée du navire italien Andréa Doria, les pirates ont abandonné. Ce navire a décidé d'évacuer la totalité de l'équipage (Philippin, Ukrainien) vers Mombasa, personne n'a été blessé. Dans un premier temps le navire a été laissé à la dérive.

### **Aide aux marins rescapés.**

Un nouveau "Maritime Piracy Humanitarian Response Program" (MPHRP) a l'intention d'aider les marins particulièrement ceux victimes de violences en Somalie. Roy Paul, ITF, et le manager du MPHRP indiquent qu'il été fait assez peu pour aider les marins affectés: "Nous entendons que cela change et nous voulons établir un groupe d'intervenants pour obtenir une aide psychologique pour les équipages". "Après une écoute des marins impliqués, nous voulons élaborer des conseils pour les marins, leurs familles et employeurs, et établir une intervention pour une aide humaine et médicale qui est maintenant absolument nécessaire". La fondation TK intervient également dans ce projet. Une documentation sur les brutalités subies par les marins a été publiée par la fondation "One Earth".

### **Commentaires.**

Un commentaire récent de l'ICS, indique que la réalité est, au fond, que les États laissent finalement le contrôle de l'océan Indien aux pirates. Plusieurs commentaires indiquent que, peut-être, s'il y avait davantage de marins Européens ou Américains capturés, leur attitude (des États) serait différente, que l'usage des gardes armés à bord des navires n'est pas une solution à long terme et montre le défaut de protection du trafic maritime par la communauté internationale, tout en posant divers problèmes juridiques généraux et avec les États côtiers ou d'escale. Le problème devient peu à peu surtout "commercial", traité au niveau des armateurs et des assureurs, ce qu'il ne devrait absolument pas être. La participation de certains "États du pavillon" se limite à des conseils sur les compagnies de sécurité. Des marins sont maltraités, torturés ou tués, des marins indiens sont détenus depuis plus de 18 mois. Les forces navales devraient pouvoir empêcher les navires-mères d'opérer. D'autre part, l'armée indienne semble parvenir à garantir une bande relativement sûre le long de ses côtes.

Aux USA, un représentant républicain de la Floride, demande que les compagnies qui "continuellement ne tiennent pas compte des BMP, reconnues internationalement et publiées par le Contact Group on Piracy" soient recherchées et que la liste soit communiquée au Congrès et publiée dans le cadre du Foreign Relations Authorization Act.

### **Commentaires**

Le IMB signale qu'au cours des trois premiers trimestres, par rapport à l'an dernier, le nombre d'attaques pirate a augmenté avec une baisse sensible de la proportion des attaques réussies. En océan Indien, respectivement 199 contre 126 attaques et 24 réussies contre 35. Mais les rançons augmentent sans fin.

En Afrique de l'Ouest, il y a eu 19 attaques, dont 8 réussies avec détournement du navire. La différence est que les attaquants visent aussi la cargaison. Par exemple, le Halifax (pavillon Malte, pétrolier 29753 tpl) détourné, au large du Nigéria, le 30 octobre a été libéré le 5 novembre, mais l'équipage a été maltraité et une partie de la cargaison déchargée. Ces attaques sont également toujours violentes.

P. Mukundan, directeur du IMB, a indiqué que les pirates somaliens trouvent plus difficile une prise et une obtention de rançon, que les forces navales sont vitales pour une dissuasion et qu'il est souhaitable qu'elles soient maintenues ou augmentées. Différents commentaires indiquent que les gardes armés ont à être considérés comme une méthode "supplémentaire" des Best Management Practices. Ces gardes souvent considérés comme des mercenaires peuvent avoir une image négative mais leur emploi résulte d'une approche réaliste du problème. Pour le moment, aucun navire avec des gardes armés n'a été capturé, mais on doit être conscient que le jour viendra où les pirates réussiront malgré leur présence. Les pirates sont des "créatures inventives" et leur stratégie évolue selon la défense: Par exemple les "citadelles", un temps un succès, ne sont maintenant utiles que momentanément.

Le 24 octobre, le Conseil de Sécurité (ONU) a voté à l'unanimité pour demander aux États membres de réellement appliquer ou établir des lois nationales pour détenir et poursuivre les suspects de piraterie. La Résolution indique sa "préoccupation" (concern) sur le fait que de nombreux pays n'ont pas de législation criminelle adaptée.

### Exemples de quelques cas.

Le 14 octobre, à environ 280 milles au large de Porbandar, un vraquier (40 hommes d'équipage) a été attaqué par trois embarcations. Après un signal de détresse, le navire a commencé des manœuvres "d'évasion". Au cours des deux heures qu'a duré l'attaque, les pirates sont parvenus à enlever des barbelés du côté bâbord, mais ne sont pas parvenus à monter à bord, et ont finalement abandonné. L'IMB a publié un communiqué et ne donne aucun autre détail.

Le 14 octobre, les Britanniques ont repris un "dhow" qui servait de bateau-mère, et libéré ses hommes d'équipage. L'opération a eu lieu avec deux navires et un hélicoptère, à 320 milles de la côte somalienne et a nécessité un grand professionnalisme de la part des militaires. Au cours de l'opération, les pirates ont jeté à la mer des armes et du matériel, mais plus tard une cache a été découverte avec une quantité importante d'armes dont un lance-grenades. Les hommes capturés ont été remis aux autorités italiennes, étant soupçonnés d'avoir participé à l'attaque du Montecristo (le 11 oct.), attaque où les secours avaient pu intervenir alors que la "citadelle" n'avait pas encore été prise par les pirates.

Il y a confusion sur le sort du Iceberg1 (ro-ro, 5402 tjb, pavillon Panama, pris à 10 milles d'Aden), détenu depuis mars 2010 (19 mois !). Des informations indiquaient sa libération et sa prochaine arrivée à Salalah, mais il y a eu démenti des pirates, et un membre d'équipage a envoyé un signal de détresse, indiquant de mauvaises conditions de détention et de nourriture, la mort du chef mécanicien, et l'invasion de la machine, le navire menaçant de couler.

Début novembre, le Liquid Velvet (pavillon Iles Marshall, pétrolier) a été pris dans le golfe d'Aden, malgré l'utilisation d'une "citadelle" (on signale la présence, à bord, d'un expert australien, non armé). L'Otan a publié un communiqué indiquant que cette attaque montre la présence de pirates dans le GoA, et que les navires doivent prendre des précautions, contacter UKMTO, et si possible envoyer des photos des bateaux suspects.

Un tribunal d'Oman a condamné à la perpétuité 10 "pirates" capturés lors de l'attaque d'un navire au mouillage d'attente de Raysut.

### Colloque à Londres le 20 octobre.

Diverses interventions. Le Président du Puntland, A. Farole, s'est élevé contre le paiement de rançons qui financent de plus en plus de pirates détournant les jeunes d'autres activités (!). Le colonel britannique J. Steed, consultant à l'ONU, a indiqué que trop de gens bénéficient indirectement du statu quo comme les assureurs ou divers intervenants, ou bien les gouvernements de la région qui reçoivent des aides importantes destinées à l'action contre la piraterie. Un autre genre d'intervention est venu du BIMCO, G. Noakes, en charge de la sûreté: "Si les navires continuent à être détournés et les marins torturés et tués, est-ce une attitude acceptable du point de vue responsabilité ou conscience de continuer à naviguer dans l'océan Indien?", "qu'arrivera-t-il si les exploitants de VLCC déclarent un refus d'appareillage pendant un mois, à moins que nous soyons écoutés?"; J.T. Heitmann, association d'armateurs allemands, a déclaré: "le public n'est pas intéressé" par les marins otages, ainsi "peut-être serait-ce une bonne idée de s'arrêter et d'avoir un full-stop cet hiver, et ainsi de n'avoir pas de cadeaux sous l'arbre de Noël, afin de montrer ce que font les marins pour la mondialisation et notre bien-être". Il ajoute que la totalité du pétrole japonais importé, 40% de celui des USA, passe par le détroit d'Ormuz: "Cela devient un vrai problème commercial, le bassin somalien est un point stratégique qui a été mis, contre rançon, à la merci de groupes criminels". G. Noakes ajoute qu'il n'y a aucune conscience de la réalité de la piraterie dans bien des États, UK et USA inclus, mais il cite comme exception le Danemark où il semble y avoir une certaine prise de conscience des kidnappings et meurtres.

### Un armateur convertit des navires pour des escortes.

Le malaysien MISC a converti deux feeders en "naval auxiliary vessels" (un en 2008, et un autre récemment) destinés à escorter leurs navires. Le premier avait été transformé après que deux pétroliers aient été capturés (il y a eu mort d'homme) et libérés après paiement de rançon. MISC indique que l'investissement a été soutenu en grande partie par le gouvernement. Le premier (Bunga Mas Lima) a repoussé, avec l'emploi d'un hélicoptère, une attaque contre un chimiquier (Bunga Laurel) de la compagnie, en janvier dans le golfe d'Aden (trois pirates blessés et sept prisonniers). Des renseignements divers sur Internet (avec une vidéo) montrent qu'il s'agit de porte-containers grésés où une grue a été enlevée et un abri pour hélicoptère installé sur le pont. La vidéo montre une équipe militaire assez importante.

## LES PIRATES S'ADAPTENT...

*La piraterie somalienne sait adapter ses moyens d'attaque. C'est ce que montre le témoignage suivant, reproduit avec l'aimable autorisation du Foyer des Gens de Mer de Port-de-Bouc.*

Un des chauffeurs du foyer des Gens de Mer va chercher les marins d'un pétrolier. Ils lui montrent des impacts de balles sur le château du navire, et lui expliquent : "Nous naviguions dans le golfe d'Aden. Dans la nuit, nous avons été attaqués par des pirates venant avec deux Zodiacs. Nous avons donné l'alerte et augmenté notre vitesse, mais les pirates ont réussi à nous aborder, en tirant des rafales. Notre navire était pourtant entouré de rouleaux de barbelés, mais ils ont trouvé la parade : un pirate revêtu des vêtements très épais, il se couche sur les rouleaux, et son corps est utilisé comme pont par les autres pirates. On a retrouvé ensuite des traces de sang sur le pont du navire.

Nous nous sommes réfugiés dans la salle machine, transformée en "citadelle"\* impénétrable, d'où nous contrôlions le navire : le commandant était guidé par un autre navire avec lequel nous communiquions. Après 35 minutes, comprenant qu'ils ne pourraient pas contrôler le navire, les pirates sont repartis, en tirant encore des rafales sur les hublots. Un hélicoptère est arrivé à notre secours, mais deux heures après l'attaque..."

*\*: le principe de la "citadelle" est une des méthodes préconisée pour résister aux attaques de pirates. Mais elle a aussi ses limites. Récemment, les pirates ont mis le feu au navire qu'ils abandonnaient.*

# En passant par la Cambuse

## Parlons langues



Pier New-yorkais

La langue, la meilleure et la pire des choses selon Esope ; ne retenons que la meilleure, c'est-à-dire la comestible. Je tenais à ce sujet car j'ai souvenir que jeune officier, fin des années 50, à New-York,

nous embarquions des tonnes de cartons de langues de bœuf congelées, et j'étais chargé de faire des sondages pour vérifier qu'il n'y avait pas traces de décongélation, sous le regard plein de compassion des dockers, qui prenaient conscience de ce que nous avions pu souffrir pendant la guerre, dont on subissait encore les conséquences, puisque nous en étions encore à manger de la langue !

En Normandie où traditionnellement le repas du dimanche ou de fête doit comporter deux viandes, une en sauce et une rôtie, la langue de bœuf sauce piquante est un mets de choix que l'on essaiera de garder pour Noël, c'est un mets assez rare, il n'y a qu'une langue par bête, pas facile à trouver avant les apports extérieurs.

Faire cuire la langue dans un bouillon aromatisé pendant 2 bonnes heures, la peler et poursuivre la cuisson une petite heure. Pour la sauce, prendre 1 cuillère à soupe de fécule de pomme de terre à mettre sur 50g de beurre fondu, mélanger sur le feu, puis verser du vinaigre de vin pour précipiter le tout, détendre avec le bouillon de cuisson jusqu'à bonne consistance, saler, poivrer, ajouter des rondelles de cornichons ainsi que du vinaigre du bocal. On peut mettre cette sauce sur les tranches de langue, ou mettre les tranches de langue à mijoter à feu doux dans cette sauce.

Au Pérou, après avoir pelé la langue, la mettre dans une casserole avec 100g de beurre, 1 oignon haché, un bol de vin blanc et autant d'eau, cuire à feu doux pendant 2 heures, en fin de cuisson, ajouter 300g de champignons, ajouter un peu

d'eau bouillante si c'est trop sec, couper la langue en tranche, la reconstituer et garnir de rondelles d'œuf dur.

Au Nicaragua, faire cuire la langue avec une gousses d'ail et une feuille de laurier, puis la couper en 7 ou 8 morceaux. Dans une casserole, faire revenir dans le beurre 1 carotte en rondelle, puis mettre les morceaux de langue, ajouter bouillon de cuisson, oignon, ail, moutarde, sauce tomate, sauce anglaise, sucre, piment, sel et petits pois, laisser mijoter 1/4 d'heure, que les saveurs se mélangent bien.

Au Mexique, la chair de la langue est très appréciée pour la garniture des tacos. Il y a aussi les langues d'agneau, (plus séantes que les langues de mouton ou de brebis), mais au Maghreb, c'est la langue de mouton que l'on utilisera pour les tagines et les langues grillées : Faire cuire les langues au cours bouillon pendant 3/4 d'heure, et laisser refroidir. Les badigeonner de beurre fondu et rouler dans la chapelure bien assaisonnée de sel et de poivre, et faire griller à feu doux ; servir avec du persil haché.

Avec la langue de porc, je propose un gratin de langue à la béchamel safranée. Cuire les langues dans un court bouillon, égoutter et peler, les couper en rondelles, et les mettre dans un plat allant au four. Les napper de sauce béchamel que vous aurez parfumée de safran selon votre goût, recouvrir de fromage râpé (gruyère ou parmesan), faire gratiner 15 à 20 minutes.

En Espagne, préparer une sauce en faisant revenir un oignon émincé dans un peu d'huile, quand il commence à dorer, ajouter une tomate pelée, 1 cuillère à potage de câpres, (plus ou moins selon le goût), ail émincé, persil, sel et poivre du moulin, ajouter un peu de bouillon de cuisson de la langue (de porc ou de veau), y mettre les langues en tranches d'1cm d'épaisseur et laisser mijoter un bon 1/4 d'heure.

# Nouvel ex-voto à Notre-Dame de la Garde

Détroit de GIBRALTAR,  
samedi 5 septembre 2009 à 00h20 (TU+1), 10 naufragés marocains sauvés par  
l'équipage du BILADI, Commandant Jean-Robert VARAILLON-LABORIE

Au large d'Alger, mercredi 7 octobre 2009 à 11h50 (TU+1), 9 naufragés algériens  
sauvés par l'équipage du BILADI, Commandant Jean-François ROSSIGNOL

MERCI Marie, Bonne Mère

Et PAIX aux âmes de tous ceux qui périssent en mer par milliers, dans  
l'indifférence, nos frères, victimes de l'immigration clandestine...



Cet ex-voto a été présenté à Notre Dame de la Garde, à Marseille, à l'occasion de la messe des marins, le dimanche 25 septembre 2011. Il a rejoint ceux déjà accrochés en ce haut-lieu, en remerciement à Marie, la «Bonne Mère», face à la Méditerranée, la «Mer des Origines», perpétuant ainsi une vieille tradition. C'est pour nous un grand bonheur et un insigne privilège !

Vivi NAVARRO, Artiste peintre auteur de l'ex-voto, Jean-Robert VARAILLON-LABORIE et Jean François ROSSIGNOL, commandants du BILADI, ont voulu remercier la Bonne Mère d'avoir pu sauver, avec l'aide de l'équipage du BILADI, les vies de naufragés maghrébins, témoigner de ce drame humain qu'est l'immigration clandestine avec son cortège de peines et de douleurs, et appeler au recueillement, à la réflexion et à l'action. Paix aux âmes des milliers de disparus en mer, et en particulier, des victimes de l'immigration clandestine, dont la mer est devenue la dernière demeure dans l'indifférence générale...