

# AFCAN

## *Informations*



*Port Revel - Photo Artelia*

N° 94

Mai 2012



## Sommaire

Editorial.....	Page 3
Assemblée générale de l'AFCAN 2012.....	Page 4
Propositions d'amendements au code ISM.....	Page 7
Communiqué de l'AFCAN- Antigone Z.....	Page 10
Une sortie intempestive de la trajectoire.....	Page 10
Formation et simulateurs.....	Page 11
Un mécanicien blessé par l'appareil à gouverner... Page 12	
OMI : 63 <sup>ème</sup> session du comité MEPC.....	Page 13
OMI : 20 <sup>ème</sup> session Sous comité FSI.....	Page 14
Accident du Costa Concordia :	
Retour d'expérience.....	Page 16
Colloque MARISK-Nantes 26-27 janvier.....	Page 22
Colloque ENSM LEH- Stratégie maritime en Zone polaire.....	Page 25
Quel juge compétent pour un litige capitaine-armateur.....	Page 29
Nouvelles – lettres – extraits.....	Page 30
Termes en usage dans la marine marchande.....	Page 34
En passant par la cambuse.....	Page 36

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

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

Rue de Bassam - 29200 BREST

Tél. 0298 463 760.

Courriel : [courrier@afcan.org](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 George 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 2013	Fin mandat en 2014	Fin mandat en 2015
H. ARDILLON	B. APPERRY	J.P. COTE
L. BARBANCON	F. CAPOULADE	B. DERENNES
M. BOUGEARD	Th. CAUDAL	A.JEGU
Ph. GRALL	G. GUILLEVIC	J. PORTAIL
J.F. LE GALL	R. LE DOARE	M. PREBOT
F.X. PIZON	H. QUERE	J. RUZ

## 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 :	P. Le Vigouroux marseille@afcan.org
Sud-Ouest & outremer :	sud-ouest@afcan.org
Est & Ile de France :	H. Dupont est-paris@afcan.org

### Contacts

<b>BREST :</b>	0298 463 760
<b>LE HAVRE :</b>	Affaires Maritimes tél. : 0235 192 999
<b>MARSEILLE :</b>	tél. : 0442 920 678
<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

*Il y a un siècle, le Titanic coulait après avoir heurté un iceberg. On peut raisonnablement penser que, comme beaucoup (trop) de ses confrères, le capitaine Edward John Smith a préféré couler avec son navire plutôt que de vivre en étant le survivant fautif.*

*Le capitaine qui pense qu'il vaut mieux disparaître avec son navire plutôt qu'être damné pour l'éternité a probablement raison lorsque l'on voit comment il est ensuite traité quand les choses ne vont pas comme elles le devraient.*

*Le capitaine est LA personne qui sera mise sous les projecteurs après un désastre maritime, que l'incident soit dû à une fortune de mer (tel le mauvais temps) ou à une erreur (la sienne ou non), tous les commentaires seront concentrés sur son action, son attitude et sa réputation.*

*Les témoignages ou les dires des survivants vont en premier lieu montrer toute l'horreur du sinistre. Et cela peut intentionnellement être sorti du contexte dans le but de prouver une faute ou pire une négligence. Et il est si facile de nos jours de fournir des preuves photographiques avec un simple téléphone portable. Donc un coup de projecteur mis parfois sur un tout petit moment d'un sinistre, ou d'une évacuation, sans tenir compte ni des circonstances ni de la suite d'événements qui y auront concouru.*

*Ensuite avec un peu de recul, les médias vont disséquer chaque action. Inévitablement les chances d'avoir un raisonnement rationnel sur la conduite à tenir en cas d'urgence seront quasi nulles. Tout le monde pseudo-maritime, para-maritime, voire extérieur à ce monde, plus ou moins connaisseur mais surtout autoproclamé expert, saura faire valoir son point de vue, à coup sûr pour enfoncer celui qui n'aura pas eu le courage de couler avec son navire.*

*Comme une chasse aux sorcières qui laisse le capitaine qui n'a pas sombré avec son navire dans le même triste état d'épave après avoir reçu ce traitement.*

*Rappelons-nous : le capitaine du Torrey Canyon, fatigué, malade, harcelé par son armateur et son affrèteur pour ne pas rater la marée de Mildford Haven, jugé cependant entièrement responsable et blâmable ; le capitaine de l'Amoco Cadiz qui supporta toute la responsabilité de l'échouement de son VLCC, alors que rien n'était prévu pour essayer de le remorquer ; le capitaine « en pied » du Herald of Free Enterprise, qui bien que n'étant pas embarqué au moment des faits, fut néanmoins persécuté et poursuivi en justice, le capitaine du Prestige auquel on a refusé un port de refuge et que l'on s'est empressé de mettre en prison.*

*Et la liste est longue de ces capitaines qui auront vu leur vie et leur carrière brisées comme leur navire, survivants qui auront dû affronter le jugement de leurs actions, mais surtout de leur attitude, de leur réaction (ou absence de) lors d'un événement non prévu, et le plus souvent devant une Cour pénale.*

*Cela me rappelle un inspecteur qui, lorsqu'il voulait « couler » un navire vis-à-vis d'un affrèteur potentiel, prenait en gros plan de petites traces de rouille et écrivait son rapport en ne pointant que cette rouille, en la grossissant. Pas très honnête bien sûr, mais efficace. Lorsqu'on ne regarde pas par le bon bout de la lorgnette, on ne voit fatalement pas tout ce qu'il y a à voir, on se contente de ce qui ne va pas sans distinguer le positif.*

*Comment avoir une relation fiable sur ce qui se sera passé avant, pendant et après un événement de mer ? Cela dépendra de qui fera cette relation. Et les professionnels, eux, ne parleront pas. Sans doute parce que la suite de leur carrière en dépend, parce qu'ils savent aussi qu'ils ne sont pas à l'abri d'un possible futur incident. Il est malheureusement plus facile à un « terrien » qu'à un « marin » d'expliquer un événement de mer, quel paradoxe !*

*Pour quelque incident que ce soit, nous devons savoir ce qui s'est passé. Sans conjectures ou élucubrations. Les faits. Construire un arbre des causes sans omettre de branches. Simplement pour éviter que cela ne se reproduise. Uniquement désigner le capitaine responsable et le mettre en prison n'avance à rien.*

Bon vent, belle mer

**Cdt Hubert ARDILLON,  
Président**

# ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'AFCAN

**PORT REVEL, 22 et 23 mars 2012**

*Le Président ouvre la séance à 16h00. Le quorum est de 104. Le total des présents et représentés est de 93. L'assemblée générale ne peut donc pas délibérer valablement et se transforme en assemblée générale extraordinaire au cours de laquelle ne seront traitées que les questions inscrites à l'ordre du jour.*



## Le mot du Président Hubert Ardillon

Bonjour à tous, merci aux présents de s'être déplacés. Mon discours d'ouverture sera peut-être plus pessimiste que celui de l'année dernière. Pourquoi ? En voici plusieurs raisons :

### **1. LE NOMBRE D'ADHÉRENTS PRÉSENTS ICI À PORT REVEL**

Est-ce une erreur que d'être venu à Port Revel ? Je pensais que c'était une bonne idée. Un lieu tout de même très en rapport avec la fonction de capitaine, à mon avis presque autant que n'importe quel port français, puisque nombreux (même si jamais assez) sont nos collègues qui sont passés entre les mains des instructeurs du centre pour approfondir leurs connaissances de la manœuvre des navires. Alors est-ce la saison, l'éloignement, la crise qui ont rebuté des adhérents à venir participer à notre AG ainsi qu'à en profiter pour visiter les installations de Port Revel ? Je n'ai pas la réponse mais je dois dire que je suis déçu de ce si faible nombre aujourd'hui.

### **2. LES RÉACTIONS, OU PLUTÔT NON-RÉACTIONS DE MEMBRES DU CA.**

Nous attendons toujours les réponses de quelques conseillers quant à leur éventuelle participation ou non à cette AG, au minimum leur pouvoir. J'imaginai que cela pouvait être un honneur d'être accepté comme membre du CA de l'AFCAN. Je sais que pour certains, qui naviguent toujours, il est très difficile de répondre présent à chaque fois, et ce n'est pas non plus ce qui est demandé. Mais enfin désormais sur les navires, il devient de plus en plus difficile d'évoquer une difficulté de communication pour ne pas au minimum envoyer un simple mail de réponse. Alors pour ceux qui sont en retraite ... Comme les dernières années, il y a eu plusieurs messages de rappel d'envoyés, même à titre individuel cette année. C'est pourquoi je me propose de vous soumettre une modification du RI quant au renouvellement des conseillers, qui à l'heure actuelle, est systématique sans même la manifestation d'une simple volonté de la part du conseiller de vouloir le rester. Nous en discuterons et nous verrons alors ce que nous devons et pouvons faire.

### **3. L'ÉTAT DE LA MARINE MARCHANDE.**

Nombre de navires sortent du pavillon français, des sociétés ferment aussi leur porte, avec plus ou moins de fracas. Un nombre de plus en plus important d'élèves et de jeunes officiers se retrouvent sans embarquement, malgré les promesses réitérées de l'ENSM et d'Armateurs de France. Et pourtant devant ce trop plein d'officiers, la direction de l'ENSM a décidé de maintenir le niveau de recrutement à 180 élèves pour le concours 2012. Alors est-ce dû à un optimiste béat, un oubli, une hérésie, la preuve d'une incompétence étalon ? Le moment serait pourtant bien choisi pour sélectionner encore plus à l'entrée de l'école puisque l'on veut en faire une école de très haut niveau, et que l'on se plaint partout dans le monde de la baisse de niveau des officiers. Ce qui donnerait une certaine plus-value à l'officier français, autre que son coût.

Pourquoi tant de pessimisme, me direz-vous, alors que l'AFCAN n'a pas si souvent été aussi bien reconnue par les médias nationaux comme source de compétences, d'expertise et de savoirs en matière de sécurité, de navigation. Un accident sur les côtes italiennes en début d'année nous l'a montré, nous avons beaucoup été contactés, très demandés. Et cela c'est aussi grâce à nous tous, adhérents, que nous le devons car chacun dans sa partie fait preuve de connaissances approfondies et souvent étendues. Que tous les adhérents en soient remerciés.

Un dernier mot pour remercier les « régionaux de l'étape » de s'être déplacés. Venir ici à Port Revel n'était peut-être pas une si mauvaise idée puisqu'elle nous aura permis de rencontrer d'autres adhérents

Place maintenant aux débats, et pour commencer au rapport financier qui cette année ne vous sera pas présenté par le trésorier, qui le regrette fortement, étant pris par d'autres obligations par ailleurs. Merci de votre attention.

## Le mot du Trésorier Marc Prébot

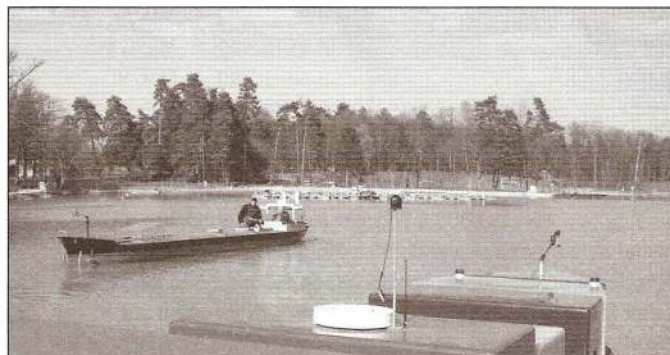
Année	Actifs Mer	Actifs Terre	Retraités	Membres associés	Total
2004	134	3	195	40	372
2005	140	3	188	38	369
2006	140	5	179	31	355
2007	143	6	163	33	345
2008	137	9	164	29	339
2009	154	6	155	35	350
2010	139	9	161	40	349
2011	147	10	154	40	351

A noter :

Pour l'année 2011	Depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2012
31 nouveaux adhérents (27 actifs) 16 démissions (8 actifs) 3 radiations pour non paiement 4 décès	5 nouveaux adhérents (5 actifs) 9 démissions (4 actifs) 9 radiations pour non paiement (7 actifs) 2 décès

· Étant donné la stabilité du nombre d'adhérents et le maintien d'une activité soutenue, le bilan financier se solde par un résultat positif. Il n'y a donc pas lieu d'envisager une augmentation du tarif des cotisations. Quitus est donné au trésorier à l'unanimité pour son bilan financier pour l'année 2011.

*Un membre de l'AFCAN, directeur d'armement, fait un essai.*



## Rapport d'activité

### COMPTE-RENDU DES ACTIVITÉS DE L'AFCAN depuis mars 2011

Réunion	Date	Objet	Lieu	Représentant AFCAN
Confédération des Associations	23/03/2011	AG + CA	Paris	JEGU
Armateurs de France	05/04/2011	AG	Paris	ARDILLON-JEGU
Affaires maritimes	13/04/2011	Commission du bien-être du marin	Le Havre	ARDILLON
CESMA	5-7/05/2011	AG	Zadar(Croatie)	DERENNES
SAFER SEAS	10-13/05/2011		Brest	ARDILLON-LOISEAU
Fédération des pilotes	12/05/2011	AG	Paris	JEGU
OMI	11-20/05/2011	MSC 89	Londres	PIZON
SNCM	26/05/2011	Rencontre avec Directeur flotte	Marseille	PIZON-PORTAIL-PREBOT
OMI	6-10/06/2011	NAV 57	Londres	TYL
Ministère Transports, traitement des déchets à bord	09/06/2011	Forum Métiers maritimes	Paris	ARDILLON
Pilotage Brest	27/06/2011	Examineur concours	Brest	LE DOARE
Affaires maritimes	29/06/2011	Commission du bien-être du marin	Brest	LOUDES
IMTM	30/06/2011	Colloque Infos Droit	Marseille	PORTAIL-PREBOT
Musée Dunkerque	30/06/2011	Vernissage	Dunkerque	FOURNIER
	06/07/2011	Défense de la Mer	Crozon	LOUDES
OMI	11-15/07/2011	MEPC 62	Londres	DELFAU-ALDEBERT
CMN	09/09/2011	Rencontre avec Directeur armement	Marseille	PIZON-PORTAIL-PREBOT
OMI	12/09/2011	Groupe travail piraterie au large de la Somalie	Londres	PIZON
OMI	13-15/09/2011	Groupe travail piraterie MSC	Londres	PIZON
OMI	19-23/09/2011	DSC 16	Londres	TROYAT
La TOULINE	23/09/2011	AG	Rennes	DERENNES
	25/09/2011	Messe des Marins disparus en mer	Marseille	PORTAIL-PREBOT-BRUN
Direction Sécurité civile	12/10/2011	Elaboration guide pratique Sécurité navires	Asnières	JEGU
CAMM	19/10/2011	CA	Paris	JEGU

Mastère de Droit maritime	21/10/2011		Brest	DERENNES-LOISEAU
Union Européenne des Avocats	28/10/2011	Colloque Piraterie maritime	Marseille	PIZON-PREBOT
Salon Itechmer	28-29/10/2011		Lorient	MARREC
Direction Affaires maritimes	07/11/2011	Groupe de travail SOLAS III	Paris	ARDILLON-PIZON-JEGU
Rencontres Naval Défense	22/11/2011	Sûreté	Paris	ARDILLON-PIZON
Assises de la Mer	29-30/11/2011		Dunkerque	TYL
ENSM-Conférence	01/12/2011	Piraterie moderne (JJ TREMILLON)	Marseille	JOURDAN Ph.
Centre Etudes Supérieures Marine	06/12/2011	Colloque "ÊTRE MARIN"	Paris	JEGU
IMTM	06/12/2011	Colloque Info Navires	Marseille	PREBOT-PREA
FR3 Bretagne	17/12/2011	Réaction échouement BREMEN		MARREC
Force ATALANTE	9-10/01/2012	Visite QG	Northwood (U.K.)	ARDILLON-PIZON-PORTAIL
Costa Concordia	15-22/01/12	Nombreuses Interventions dans les médias	TV,Radios	
MARISK	26-27/01/2012		Nantes	ARDILLON
ENSM-colloque	6-7/02/2012	Stratégies maritimes en zone polaire	Le Havre	PELTIER
OMI	13-17/02/2012	DE 56	Londres	PORTAIL
OMI	27-02/03/2012	MEPC 63	Londres	ARDILLON
CAMM	13/03/2012	AG + CA	Paris	JEGU
CEDRE	20/03/2012	Journée d'informations/ Détections pollutions	Paris	JEGU
OMI	26-30/03/2012	FSI 20	Londres	FAUDET
OMI	30-04/05/2012	STW 43	Londres	FAUDET
OMI	16-25/05/2012	MSC 90	Londres	PIZON
OMI	02-06/07/2012	NAV 58	Londres	TYL
OMI	01-05/10/2012	MEPC 64	Londres	TYL
OMI	26-30/11/2012	MSC 91	Londres	PIZON

## Site Internet, Afcan-Informations, Courriel

On constate un léger tassement des connexions après quelques années en progression constante, mais le niveau de connexions sur le site reste à un bon niveau (900 à 950 par jour). L'échouement du Costa Concordia a provoqué un pic de 1600 connexions le 12 janvier. Le rythme mensuel de connexions est de 25 à 28.000 par mois. En 2010, 364.000 connexions; en 2011, 325.000 connexions. Les États Unis sont devenus le deuxième utilisateur en terme de connexions. Les anglophones sont maintenant très nombreux à visiter notre site. Il convient donc de privilégier les articles bilingues lors de leur introduction sur le site. La gestion des déchets huileux reste l'article le plus consulté, que ce soit en français ou en anglais.

A propos d'Afcan-Informations, Ardillon propose de créer une rubrique consacrée aux expressions diverses des adhérents.

## Affaires juridiques

Deux affaires en cours dont on ne peut pas prévoir encore le dénouement puisque l'une est devant la justice et l'autre dans sa période contentieuse. D'une manière générale, on constate que, la plupart du temps, l'armateur a tendance à pousser le capitaine à la démission quand il y a des points de mésentente. Guillevic nous parle ensuite du problème du harcèlement du capitaine qui est accentué par la solitude du capitaine. En France, la loi et la jurisprudence sur le harcèlement moral restent assez floues. Il y a deux sortes de harcèlement : celle qui consiste à harceler sciemment un capitaine pour le faire démissionner et celle de l'entreprise complètement désorganisée qui, du fait de sa désorganisation, fait subir au capitaine un harcèlement conséquent, ce qui est assimilable à une faute de l'entreprise. Suit un échange animé sur les expériences vécues des participants.

## Renouvellement du 1/3 annuel du Conseil d'Administration

Les sortants sont : Côte, Derennes, Jégu, Portail, Prébot, Ruz. Conformément au règlement intérieur, en l'absence de démission formelle, les sortants sont considérés comme à nouveau candidats. Il n'y a pas d'autres candidatures. Le secrétaire propose de voter à mains levées. Les sortants sont réélus pour trois ans. Ardillon indique ensuite que l'actuel règlement intérieur ne lui convient pas. En effet, un conseiller, même s'il ne répond à aucun courrier ou sollicitation, peut rester élu très longtemps puisqu'il ne démissionne pas. C'est le cas actuellement pour quelques uns. Il voudrait donc que les conseillers sortants fassent acte de candidature et par conséquent modifier la rédaction de l'article 11 du règlement intérieur en ce sens. Portail souligne alors que cela viendrait en contradiction avec l'article 6 du règlement qui n'a jamais été appliqué jusqu'à présent. Après discussion, l'AG est d'accord pour engager une réflexion amenant à une modification du règlement intérieur introduisant une notion de volontariat de la part des sortants et l'application de l'article 6. Cette modification pourrait intervenir à l'occasion du CA du mois d'octobre.

## Questions diverses

### **1. Observatoire des Droits des Marins :**

L'Afcan est membre fondateur de l'ODM. Sussac est notre représentant dans cette instance. L'organisation d'un colloque sur la responsabilité du capitaine a été envisagée par la région nantaise. Celle-ci étant très compliquée, il vaut mieux traiter le sujet au cours des Journées d'études de l'ODM au début du mois de juin. L'ODM vit essentiellement de cotisations et de quelques subventions qui ont tendance à disparaître.

### **2. Dons :**

Jusqu'à cette année, l'Afcan faisait un don à une station SNSM et depuis deux ans un don à un Bural (Marseille en 2010, Le Havre en 2011). Étant donné le flou qui règne à l'école de Nantes, il est décidé de faire dorénavant un don global à une Commission du bien être des marins à laquelle nous participons (Marseille, Le Havre, Brest). Pour 2012, c'est Marseille (Port de Bouc) qui sera le bénéficiaire.

### 3. CESMA :

Derennes étant embarqué, Ardillon assistera à l'Assemblée Générale du CESMA au mois de mai à Rostock. La question de l'élargissement de CESMA à des pays ne faisant pas partie de l'Union Européenne a été posée. L'AFCAN, ainsi que l'ACOMM, se sont prononcées contre cet élargissement. Le Secrétaire général de CESMA est favorable à cet élargissement, ce qui nécessiterait un changement des statuts. D'après lui, si cet élargissement ne se fait pas, il va falloir augmenter les cotisations. Cet élargissement bénéficierait à des membres associés comme la Croatie ou la Russie qui ne veulent plus se contenter d'un rôle figuratif. Mais il faut noter que la plupart des « incidents » arrivant dans les ports européens sont dus en majorité à des navigateurs russes, ce qui procurerait un surplus de travail notable pour le bureau de CESMA. (A noter que le CESMA, dans son état actuel, a une position préférentielle de conseil auprès du Conseil de l'Europe, position qui serait fragilisée par la présence de membres non européens.)

### 4. Colloque Piraterie à La Rochelle :

Portail nous y représentera. Il interviendra dans deux tables rondes sur la responsabilité des capitaines avec des gardes armés à bord d'un point de vue pratique et juridique. La piraterie moderne et le droit. Questions à poser : responsabilité du capitaine quand ce sont des militaires ou quand ce sont des civils. Qui devient ou reste responsable ? Qui donne l'ordre d'ouvrir le feu ou de le fermer ? Qui a la responsabilité des dommages collatéraux ?

### 5. Couverture juridique pour un membre associé :

La question est de savoir si un membre associé peut bénéficier de la couverture juridique de l'AFCAN ? Si la réponse est oui, il faut modifier profondément les statuts qui sont très clairs quant à la définition de l'adhérent, ce qui demande du temps (au moins un an à priori). Il faudrait également savoir si cette question concerne beaucoup de seconds capitaines. Mais si on donne cette possibilité aux seconds capitaines, pourquoi pas aux chefs mécaniciens et à d'autres ?

## Réunion du CA :

A la suite du renouvellement du 1/3 annuel, le CA s'est réuni et a procédé à l'élection du bureau qui s'établit comme suit :

<b>Président</b>	Hubert Ardillon
<b>Vice-Présidents</b>	Lionel Barbançon, Philippe Grall, François-Xavier Pizon
<b>Secrétaire Général</b>	Alain Jégu
<b>Trésorier</b>	Marc Prébot
<b>Trésorier adjoint</b>	Jacques Portail
<b>Président de la région Est &amp; Ile-de-France</b>	Hilaire Dupont

Le CA a ensuite voté à l'unanimité la radiation de 9 membres pour défaut de paiement de cotisation. Le prochain CA se tiendra à Paris entre le 15 et le 26 Octobre. La date exacte sera précisée le plus tôt possible.

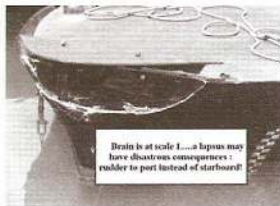
#### MOTION N° 1 : Manœuvres et entraînements

Parmi les attributions du Capitaine, la manœuvre du navire est une responsabilité, jamais revendiquée sauf par l'administration du canal de Panama. Elle est lourde en risques potentiels humains, matériels et financiers. Elle est peu enseignée par la pratique, car cela demande des moyens lourds. Et c'est à partir de schémas d'un cours lointain et d'acquis sur les passerelles que le capitaine récemment promu devra souvent prendre sa décision. L'utilisation des maquettes de Port Revel, à l'échelle 1/25<sup>ème</sup>, met en évidence des risques bien réels, dont le ressenti est le même qu'à bord d'un vrai navire. L'échelle de temps est réduite au 1/5<sup>ème</sup>, et les ordres à la barre et à la machine se succèdent 5 fois plus vite que dans la réalité.

Bien que souvent considérée comme un repoussoir, la réduction du temps au 1/5<sup>ème</sup> est au contraire une expérience bénéfique car la réactivité humaine conserve la même vitesse. Cela laisse peu de place à l'improvisation lorsqu'un élément de compréhension ou de jugement échappe au capitaine, qui apprend alors, parfois avec violence, la conséquence d'une action inappropriée.

On ne manœuvre pas de la même manière avant et après un stage type Port Revel. Alors que les coûts de la tôle froissée et de l'immobilisation du navire atteignent des niveaux très élevés, ne serait-il pas logique qu'un tel stage entre en ligne de compte dans la discussion des contrats d'assurance ?

Aussi, et nonobstant le réalisme des simulateurs électroniques, l'AFCAN considère que le complément du simulateur virtuel par un entraînement sur maquettes devient indispensable pour parfaire la formation des capitaines.



#### MOTION N° 2 : Le Capitaine du navire de commerce et la piraterie

Considérant que les mesures de défense passive, bien qu'indispensables, ne sont plus suffisantes pour s'opposer à la piraterie dans les zones où elle est devenue endémique, l'Association Française des Capitaines de Navires déclare que l'embarquement d'équipes de protection armées est devenu nécessaire.

La protection du navire de commerce incombe à l'État du pavillon, et relève de ses Forces de souveraineté, seules habilitées à effectuer des tirs d'avertissement. Toutefois, en raison du nombre limité de militaires disponibles pour la constitution des équipes de protection embarquées, l'AFCAN estime que, pour ne pas rester sans moyens de réaction face aux tirs qui appuient les tentatives d'abordage des pirates, il faut envisager le recours à des agents civils de sécurité armés sous contrat.

L'OMI a émis en septembre 2011 les circulaires intérimaires révisées 1405, 1406 et 1408 qui définissent entre autres les conditions minimales d'agrément des sociétés de protection. Cependant la probabilité de blessures, de pertes de vies humaines, et d'actions juridiques en résultant, rend indispensables les mesures complémentaires suivantes :

- L'État devra donner par décret l'autorisation aux agents civils de sécurité embarqués et agréés de procéder à des tirs d'avertissement.
- Le groupe de travail de l'OMI sur la piraterie ayant rejeté toute exemption de responsabilité du capitaine en cas d'usage des armes par les agents civils de sécurité armés, ce décret devra préciser que, lors d'une tentative d'abordage, l'ouverture du feu est subordonnée à l'accord du capitaine.
- Le capitaine devra recevoir une formation appropriée :
  - o pour connaître l'essentiel des conditions d'emploi des différentes armes utilisées par les agents de sécurité civils armés ;
  - o pour assurer le stockage à bord des armes et munitions utilisées par les agents civils de sécurité armés ;
  - o pour adresser le compte-rendu d'ouverture du feu aux autorités et administrations concernées par l'utilisation des armes à bord.



Les membres de l'AFCAN à la manœuvre du méthanier Qmax, 266 000 m<sup>3</sup>, 345 mètres de long, 54 m de large, 12 m de tirant d'eau et 2 hélices

# LES DERNIÈRES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU CODE ISM

PAGE du Code ISM N°26

## Références :

Document présenté au MSC 89 à l'OMI par un consortium comprenant l'ensemble des pays de l'Union Européenne et intitulé «Rationalisation du Code ISM et facilitation de son application» (doc 22/9).

## 1. INTRODUCTION

Il s'agit de 6 petites modifications qui auraient dû être incluses dans le dernier amendement de 2008 applicable depuis le 1er juillet 2010. Il semble que les modifications proposées aient été prêtes un peu tard pour cela. Bon, vu l'importance des modifications proposées, ce n'est pas très grave finalement !

Avant de regarder et de commenter ces modifications, il est bon de savoir que les États Européens sont à présent bien impliqués dans l'application du Code ISM y compris pour les navires considérés comme en dehors de la SOLAS. La majorité des marins sont de leur côté à présent bien conscients de l'importance de la gestion de la sécurité et se réjouissent d'entendre l'ensemble des pays Européens clamer d'une seule voix que :

*...vu le rôle capital joué par le Code ISM en matière de promotion des objectifs de l'OMI...*

*...Les administrations du pavillon se doivent de tenter d'en améliorer la mise en œuvre et l'application du code ISM à la lumière de l'expérience acquise. Il faudrait recenser les domaines dans lesquels un manque de clarté risquerait de donner lieu à des divergences d'interprétations et à des difficultés entre les parties qui appliquent le Code ISM. Et y porter remède, si l'on veut atteindre l'objectif principal qui consiste à promouvoir une culture axée sur la sécurité, non seulement à bord des navires, mais aussi au sein de la compagnie. Le Code ISM et ses directives connexes constituent un élément fondamental qui permet de répondre de manière constructive aux préoccupations en matière de sécurité suscitées par les erreurs humaines.*

Bigre ! Pour un vieil habitué des réunions ISM à l'OMI (de 95 à 2005 quand même) je manque de tomber sur le cul ! Bon Dieu on nous les a changé !... me souviens encore des nombreuses sessions du groupe de travail sur le facteur humain où j'étais le seul Français... donc accompagné seulement ... de mon intime conviction !

Les membres du consortium regrettent que la présente soumission n'ait été faite qu'après la dernière analyse majeure du Code ISM ! «It is regrettable that this submission has only become available following the finalization of the last review at IMO». Bon on ne va pas pleurer, au contraire, tout cela est bon même, si c'est encore insuffisant ! Mais j'enrage toujours de constater que l'avis des marins est toujours aussi peu recherché. En effet, je ne me souviens pas d'avoir vu une demande pour que l'AFCAN et ses adhérents participent au groupe de travail Européen sur le sujet !

En définitive ces amendements au Code ISM et aux directives (guidelines) connexes devaient être approuvés vers 2013 au mieux.

## 2. QU'EN EST-IL PRÉCISÉMENT ?

### a. Première proposition

«Il est proposé d'apporter des amendements au Code international de gestion de la sécurité (Code ISM). Les propositions d'amendements visent à apporter des précisions sur les responsabilités qui incombent à la compagnie en cas de *délégation des tâches* ayant trait au système de gestion de la sécurité, concernent les ressources et le personnel et visent à étendre l'application d'un certificat de gestion de la sécurité provisoire ainsi qu'à insérer des notes de bas de page renvoyant aux Directives de l'OMI connexes».

En gros, 4 directions pour cette première proposition d'amendements au Code :

- Les responsabilités de la compagnie en charge de la conformité avec le Code ISM
- Les ressources et le personnel;
- La certification provisoire
- Les «notes de bas de pages» reportant aux directives OMI adéquates

### Commentaires :

#### Responsabilités du SMS :

D'un côté on apprend que certaines compagnies délèguent tout ou partie du management de la sécurité à des entités spécialisées. C'était à prévoir et à peu près partout cela est considéré comme logique notamment depuis l'arrivée du Code ISPS (revoir les quelques pages du Code ISPS de votre *Afcan Informations*)\*

D'autre part, le document d'information nous apprend, avec même un certain humour que certaines compagnies qui ont des difficultés pour obtenir ou maintenir le DOC, font appel à des sous-traitants pour externaliser certaines exigences du Code ISM. On n'est pas contre... lorsqu'il est fait appel à des sociétés sous-traitantes compétentes ! Mais ... lorsque le sous-traitant «re-sous-traite» à la première compagnie - c'est-à-dire son client - certains éléments «sensibles» du SMS (c'est-à-dire où ils peuvent «rogner» le budget comme le «crewing» ou la maintenance) on saute au plafond ! L'imagination de nos superintendants, qui sont presque toujours d'anciens marins quand même, est extraordinaire !

Donc l'ensemble des pays de l'UE n'est pas contre ce système de sous-traitance qui a permis à certaines compagnies dont le DOC a été retiré (ça doit être quand même extrêmement rare !) de déplacer leur flotte sous un autre SMS valide lui. Finalement la sécurité de cette flotte requiert que le sous-traitant prenant en charge le SMS, puisse vérifier la stricte application des exigences du Code - y compris celles signalées plus haut - au besoin par des vérifications et audits correspondants. De plus un accord devra être signé entre ces parties pour assurer que les ressources nécessaires par la compagnie «mère» seront assurées

**En gros :** La compagnie sous-traitante assurant le fonctionnement du SMS peut re-sous-traiter à la « compagnie mère » les parties sensibles budgétairement mais devra bien la surveiller ! En voilà une idée qu'elle est bonne et ... totalement irréalisable d'une manière efficace ! Y aurait-il des gens dupes à ce point ... alors qu'en cas de conflit justement dû à ces parties sensibles, une *clause de fin de contrat* pourrait être appliquée au sous-traitant ? Ne s'agit-il pas d'une arnaque bien caractérisée ce coup-ci : on me retire le DOC qu'à cela ne tienne, je passe ma flotte concernée sous un autre DOC !

Personnellement, en tant qu'adepte de l'auto contrôle, j'avais toujours pensé que la confiance réciproque ne pouvait malheureusement pas s'appliquer correctement dans notre industrie - ni dans d'autres d'ailleurs - et c'est d'ailleurs pour cela qu'on a inventé la «certification» par une tierce partie ! Ici, l'auto contrôle ne fait que se compliquer, au risque de noyer encore un peu plus le contrôle externe du certificateur !

**NB :** L'ISO 9001, version 2008 ne permet plus une telle délégation, il doit y avoir quand même une bonne raison !

### Ressources et personnel

Il est proposé que la compagnie évalue le besoin réel en personnel embarqué pour assurer sécurité et sûreté mais aussi l'efficacité des opérations du navire conformément à la Règle 2.7 de la Convention MLC 2006.

### Commentaires :

Là, on ne peut qu'approuver et oublier...les fameux « effectifs minimum de sécurité » si chers à nos armateurs ! La compagnie doit à présent inclure dans son SMS une réelle évaluation de l'effectif pour un navire, une ligne et des opérations données. On apprécie mais on restera vigilant !

### Les certificats ISM provisoires

Il est demandé qu'une procédure de reprise de l'application d'un SMS sur un navire lors de son réarmement après un désarmement conséquent soit prévue et comprenne un audit externe si nécessaire. Et si le SMC devient caduc pendant un désarmement, qu'un SMC provisoire soit prévu.

### Commentaires :

On approuve bien sûr !

Pour les notes de bas de page, c'est OK bien sûr car ce sont des aides mémoire efficaces.

### b. Deuxième proposition

Il est proposé d'apporter des amendements particuliers à la Résolution IMO A.1022, qui, pour les administrations du pavillon ou leurs représentants, accompagne le Code ISM («Directives révisées sur l'application du Code ISM par les administrations»). Les propositions d'amendements visent à apporter des précisions sur la portée et l'application des vérifications provisoires, initiales et supplémentaires, et sur les responsabilités qui incombent à la compagnie, en particulier en cas de délégation de certaines tâches ayant trait au système de gestion de la sécurité à des sous-traitants.

### Commentaires :

Les propositions des pays membres de l'UE sont pleines de bon sens, exceptée peut-être toujours la fameuse limite des 3 mois pour les actions correctives qui n'a aucune justification précise et qui parfois est contraire à la réalité du shipping. En effet, parfois des actions correctives ne sont possibles qu'en arrêt technique ... qui peut avoir été programmé pour une date à plus de 3 mois !

Enfin lorsqu'on présente une proposition d'amendement sensé clarifier un texte, on ne se permet pas de laisser une partie dans le vague comme «des manques de conformité répétées ... Ref 3.14.3»; répétées... combien de fois ???

**En gros :** cette proposition est très technique et très sensée mais il est amusant de constater que finalement avec la tendance actuelle des administrations maritimes de tout déléguer aux sociétés de classification, elle s'adresse donc plus aux RO (organisation reconnues) qui agissent au nom du pavillon. On ne peut qu'approuver nos délégations à l'OMI qui forcent le passage dans cette perspective. D'autres passages en force viendront encore, soyez-en sûr, et on ne peut qu'approuver.

#### c. Troisième proposition

Il est proposé d'apporter des amendements à la circulaire MSC-MEPC.7/Circ.5, «Directives pour l'application opérationnelle du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) par les compagnies». Les propositions d'amendements portent sur quatre questions : le champ d'application des activités de l'auditeur interne, ses qualifications, les ressources et le personnel, ainsi que les responsabilités qui incombent au titulaire du DOC.

#### Commentaires :

Les quelques amendements proposés sont pertinents mais dans l'exposé de ses motivations le consortium EU s'est quand même empiété dans ce que j'appellerais l'étude de l'indépendance de l'auditeur interne !

En effet, il est très courant que la DPA et ses adjoints effectuent les audits internes à bord des navires car ils sont chargés de la surveillance des aspects sécurité et prévention de la pollution des opérations de chaque navire ... tout en restant à terre ! Il est donc normal que, même en déléguant cette surveillance au Capitaine du navire, elle puisse s'en assurer elle-même via les enregistrements mais aussi par un audit effectif à bord !

L'indépendance des auditeurs internes telle que voulue par le Code ISM est quand même un peu mise à mal dans ce cas-là et même si le consortium ajoute que les audits devraient être faits par un adjoint à la DPA... on reste dans la même ambiguïté. Par contre, proposer que l'audit interne soit effectué par un contractant extérieur est fort judicieux. Ceci se pratique de plus en plus. Pensez-donc, les coûts sont à peu près équivalents mais les bénéfices attendus sont augmentés de la transmission d'une certaine expertise (benchmarking) souvent internationale, et surtout, permet la mise sur la table des «sujets qui fâchent», le consultant externe étant payé pour cela ! Croyez-moi, nul n'est à l'aise pour dire à son patron que cela ne va pas fort... tandis qu'en faisant cela, l'auditeur externe ne fait finalement que son boulot !

**En gros :** on peut mieux faire dans le secteur de l'indépendance de l'auditeur interne. Ce sujet est important car comme les initiateurs du Code ISM, je reste persuadé que les résultats du Code ISM passent par une bonne gestion interne plutôt que sur les audits solennels du pavillon ou de ses représentants !

#### d. Quatrième proposition

Il est proposé d'apporter des amendements particuliers aux modules III et IV de la Résolution A.852(20), intitulée "Directives relatives à la structure d'un système intégré de planification des situations d'urgence à bord". Les propositions d'amendements, qui sont fondées sur la Résolution A.852(20), visent à aider les compagnies à élaborer des plans d'urgence de bord.

#### Commentaires :

Nous adhérons totalement à cette mise à jour de la Résolution A 852 qui reste notre référence quant à la mise en place du sous-système de planification du management des situations d'urgence dans tout SMS digne de ce nom.

**NB :** un rappel quand même, j'ai déjà regretté dans cette revue que l'obligation de description des situations d'urgence ait disparu du Code ISM (§ 8.1). En effet, quoi de plus intéressant que d'utiliser notre expérience pour les décrire et ensuite imaginer le scénario de réponse ... en utilisant cette importante partie de notre cerveau si peu utilisée qui s'appelle l'imagination !

#### e. Cinquième proposition

Il est proposé d'élaborer une nouvelle recommandation, intitulée "réactivation de la validité du certificat de gestion de la sécurité (SMC) à la suite de l'interruption de l'exploitation du SMS en cas de désarmement du navire pendant une période donnée". Le champ d'application de la vérification de la réactivation dépend de l'ampleur et du type de désarmement ("à froid" ou "à chaud") et garantit que les compagnies prennent les mesures appropriées pour préserver ou réactiver le système de gestion de la sécurité du navire.

Cette nouvelle proposition, fondée sur différentes directives existantes des sociétés de classification applicables au désarmement des navires, vise à établir une série commune de directives lors de la remise en service.

#### Commentaires :

Cette proposition tombe sous le sens et semble adéquate. Ces directives devraient être publiées par l'OMI sous forme de Résolution ou de circulaire MSC/MEPC.

#### f. Sixième proposition

Il est proposé d'actualiser régulièrement la circulaire MSC.1/Circ.1371, à savoir, la liste des prescriptions et recommandations de l'OMI relatives à la sécurité s'appliquant à tous les navires et à certains types de navires.

Il est proposé que le Secrétariat de l'OMI actualise régulièrement cette circulaire afin que les compagnies et les administrations disposent d'un document de référence actualisé qui énoncerait les prescriptions d'une part et les recommandations d'autre part, afin d'aider la veille réglementaire des compagnies de navigation dans leur démarche de conformité au fameux § 1.2.3 du Code ISM.

#### Commentaires :

En attendant que la base de données GISIS soit opérationnelle sur ces listes, le consortium a tout à fait raison de demander au Secrétariat OMI d'assurer la mise à jour continue de la circulaire MSC 1371.

### 3. EN CONCLUSION

On ne peut qu'approuver ces propositions d'amendements avec toutes les nuances exposées ci-dessus. Pour les spécialistes c'est une bonne initiative mais qui ne résout pas encore toutes les ambiguïtés du Code. Enfin, cette initiative des pays Européens est assez surprenante quand on voit la tendance générale à «privatiser» à tout va et confier inexorablement la vérification de la conformité au Code ISM à des sociétés privées. Peut-être finalement que c'est normal de forcer sur le cadre réglementaire avant de laisser la barre à d'autres !

### COMPLÉMENT à la page du Code ISM N° 26

Tout en rappelant que nos administrations sont aussi en charge du PSC (Port State Control), d'aucuns murmurent que là aussi un passage au privé pourrait s'accélérer.

Pendant ce temps, le PARIS MOU, qui comprend toutes les nations maritimes Européennes a édité récemment des directives sur la vérification des SMS au cours des visites PSC. Ces directives sont en train d'évoluer et se concentrent enfin d'une manière beaucoup plus professionnelle sur la conformité au Code ISM avec une possibilité de détention - terreur des armateurs - du navire au port!

Rassurez-vous, avant d'arrêter un navire pour un SMS bancal, il y aura quand même une obligation d'audit selon la gravité de la non-conformité ! En fait, à chaque inspection, une seule déféctuosité liée à l'application du Code ISM sera notifiée et enregistrée au MOU. Mais lorsqu'un navire est retenu et que la retenue est liée au système de gestion de la sécurité, le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port exigera un audit externe. Lorsqu'un navire présente un certain nombre de déféctuosités mais qu'il n'est pas «retenu», le fonctionnaire peut quand même considérer que le système de gestion de la sécurité n'est pas complètement efficace et exiger seulement un audit interne de la compagnie. Lorsqu'une nouvelle inspection est réalisée, l'officier chargé de contrôle par l'État du port n'évaluera pas le rapport d'audit.

Tout ceci est fort intéressant, et, tout en mettant en lumière - par défaut - l'importance de l'audit interne, laisse quand même la validité du SMC entre les mains du certificateur et conserve une certaine confidentialité au rapport d'audit.

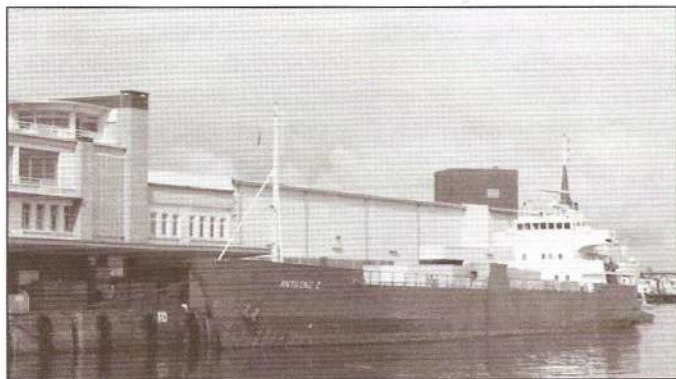
Cette initiative du PARIS MOU ne peut que nous reconforter tant que ce sont des fonctionnaires de l'État du port qui effectuent les PSC. Lorsque les RO vont arriver sur ce marché, assisterons-nous à une guerre interne entre les membres de l'IACS et les autres ou entre les membres de l'IACS eux-mêmes ? D'autre part, la confidentialité du rapport d'audit (interne ou externe) est mise en lumière ici et doit nous interpeller : la confidentialité dans le Code ISM existe-t-elle et si oui, qu'en est-il exactement ? (Je vous prépare un article sur ce sujet assez excitant je l'avoue)

Mais, ce n'est pas fini, vous aller rire, cette initiative de visite ISM du PARIS MOU n'a pas été du tout du goût de l'IACS. Un document récent publié en février cette année (FSI 20/6/9) en vue du prochain sous-comité FSI, exprime le doute de l'IACS sur le bien-fondé de cette nouveauté et à mon sens, met en doute la compétence de nos PSCO ! En effet, l'IACS considère que ces directives attaquent les administrations et les RO qui agissent en leur nom ! Y aurait-il un peu de paranoïa de leur côté ? Personnellement, je trouve ces directives très bien et surtout bien dosées dans les mesures coercitives ! Qu'est-ce qu'il lui prend à l'IACS ? Serait-ce une réponse à une entrée du PSC dans un domaine qu'elle considère comme une chasse gardée ? C'est idiot car quoique la RO fasse ou délivre, elle ne le fait qu'au nom du pavillon ! Alors pourquoi mettre en doute la compétence de nos PSCO ? Il est un fait que cette compétence en ISM s'améliore de jour en jour chez nos fonctionnaires en charge du PSC. Il faut donc rester confiant même s'il est vrai qu'on est parti de zéro ! A ma connaissance d'ailleurs, les PSCO sont souvent formés en ISM par les RO elles-mêmes, alors !

Enfin et pour conclure, y aurait-il une relation entre ces deux initiatives (clarification des exigences du Code ISM d'un côté et nouveau pouvoir du PSC sur la gestion de la sécurité du navire de l'autre) : l'ISM aurait-il enfin gagné ses galons, allons-nous vers plus d'ISM dans la vie des tous les jours des navires ? L'ISM a quand même bientôt 20 ans et, même si notre industrie a toujours été un peu lente à réagir, il serait temps que le management de la sécurité des navires trouve enfin sa vraie place.

Cdt Bertrand APPERRY  
Consultant ISM - mars 2012

# COMMUNIQUÉ DE L'AFCAN



adressé à Agence France-Presse, journal *Le Marin*,  
*Journal de la Marine Marchande*

L'Antigon Z à Douarnenez, un navire abandonné par son armateur. Un équipage non rémunéré depuis près de 11 mois pour certains membres.

L'armateur a envisagé de régler les salaires uniquement pour le commandant du navire et ses deux officiers.

L'AFCAN soutient totalement ce capitaine, qui prouve qu'il existe aussi des capitaines soucieux de leur équipage.

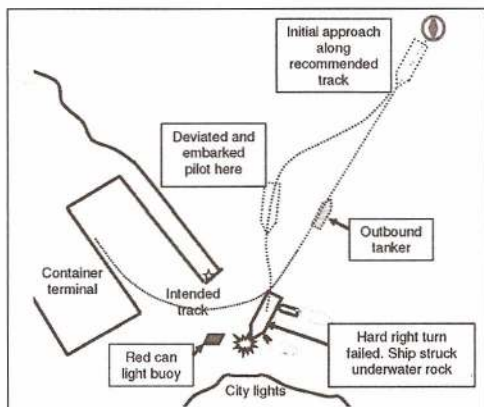
*Le Président de l'AFCAN,  
Cdt Hubert Ardillon*

## UNE SORTIE INTEMPESTIVE DE LA TRAJECTOIRE PRÉVUE MÈNE À L'ÉCHOUEMENT

*Traduction libre de MARS 201169 par le Cdt J.F. Gicquiaud*

Par un après-midi calme, juste après le crépuscule, un grand porte-conteneurs à l'entrée approchait de la station du pilote située à un mille environ du brise-lames à l'entrée du port. Comme le pilote devait d'abord débarquer d'un petit navire citerne en sortie, il demanda au porte-conteneurs, pour parer le navire citerne, de venir sur la droite, à l'Ouest de l'axe recommandé, et de maintenir la vitesse minimale, qui était 7 nœuds pour ce navire. Dès que le navire citerne eut passé le brise-lames, la pilotine transféra le pilote sur le porte-conteneurs. Cette opération nécessita près de huit minutes pendant lesquelles le navire arriva très près du brise-lames et pratiquement parallèle. En arrivant sur la passerelle, le pilote se rendit compte immédiatement de la situation défavorable, mais au lieu d'en parler au capitaine, ou d'annuler la présentation, il demanda en avant demi, et la barre toute à droite, avec l'intention de faire tourner le navire près de l'extrémité du brise-lames. La trajectoire prévue demandait une abattée très serrée, proche de 130°, avec une capacité de gouverne minimale, faisant passer près de l'extrémité du brise-lames. L'équipe passerelle ne se rendit pas compte que cette manœuvre était au-delà des possibilités d'évolution du navire.

La veille de l'équipe passerelle était aveuglée dans le Sud par les lumières brillantes de la ville, qui étaient pratiquement doublées en intensité par la réflexion sur l'eau calme. Cela affecta leur compréhension de la situation, et ils ne virent pas la bouée lumineuse rouge marquant la limite Sud du chenal d'approche du bassin.



Le navire commença à prendre de la vitesse, mais évolua très lentement. Le pilote demanda toute à droite sur le propulseur d'étrave, ce qui n'eut aucun effet à la vitesse acquise. Comprenant que le navire s'était largement écarté du cap et de la trajectoire de sécurité souhaités, il demanda alors aux deux remorqueurs (700 BHP

à l'avant et 1800 BHP à l'arrière), de pousser à puissance maximale respectivement sur l'étrave bâbord et sur la hanche bâbord arrière. Cette manœuvre ne servit qu'à annuler l'action du gouvernail, car l'effort supérieur du remorqueur arrière était accru par le bras de levier important entre le centre de giration du navire et le point de poussée du remor-

queur. Dans ces conditions, le remorqueur d'étrave plus petit n'avait aucun effet. Prenant tardivement conscience de la situation dangereuse, le capitaine demanda en arrière toute exceptionnel, mais cela n'empêcha pas le navire de dépasser la bouée rouge du mauvais côté, puis de s'échouer sur un rocher immergé, marqué sur la carte. Le navire rebondit presque sous l'impact.

Avec la machine toujours en arrière, le navire se remit à flot de lui-même. Immédiatement, l'alarme de défaut d'isolement du moteur de propulseur d'étrave se déclencha, et le disjoncteur s'ouvrit. L'officier de manœuvre avant fut envoyé pour investiguer le local du propulseur d'étrave. Il rendit compte que le local était inondé, et que le moteur était déjà submergé.

De retour dans le chenal, la machine fut stoppée, les remorqueurs s'approchèrent et passèrent leurs remorques à tribord sur l'avant et sur la hanche arrière. Le navire accosta bâbord au quai à conteneurs. Un inspecteur de la société de classification et des plongeurs arrivèrent avant minuit, et après une inspection sous-marine, l'inspecteur délivra un certificat de classe restreint pour appareillage vers le grand port le plus proche (16 heures de transit à vitesse réduite) pour procéder à une inspection au bassin.

### ÉTENDUE DES DOMMAGES :

1. Tôles de fond à bâbord de la quille fortement déformées et percées sur une distance d'environ quinze mètres depuis l'axe longitudinal, dans le peak avant et le local du propulseur d'étrave.
2. Enroulements et câblage électrique du moteur du propulseur d'étrave endommagés par l'eau de mer.
3. Dégagements d'air du peak avant soufflés et arrachés de leur socle en raison de l'onde de choc générée par l'eau contenue dans le peak avant complètement plein.

### CAUSE PRINCIPALE ET FACTEURS AGGRAVANTS :

1. Sortie intempestive de la trajectoire prévue au moment critique de l'entrée finale.
2. Le pilote a donné à tort la priorité au plus petit navire en sortie.
3. L'équipe passerelle a perdu la perception de la situation, et a poursuivi la navigation sur une mauvaise trajectoire.
4. Le pilote a embarqué trop près de l'entrée du port, n'a pas réussi à récupérer une situation dangereuse, et a aggravé l'erreur en demandant en avant demi.
5. Défaut de compréhension des caractéristiques de manœuvre du navire.
6. Disposition peu réfléchie des remorqueurs, qui auraient dû être pris de préférence sur tribord avant de passer le brise-lames.
7. Défaut de mouillage à temps des ancres.
8. Les lumières brillantes à terre, et leur réflexion sur l'eau ont altéré l'efficacité de la veille.

# FORMATION ET SIMULATEURS

Depuis maintenant quelques années, l'usage du simulateur est devenu partie intégrante de la formation dans les écoles de la Marine Marchande. L'apprentissage sur simulateur est venu de l'aviation. Les avancées technologiques ont permis la création de simulateurs vidéo de plus en plus réalistes. On est passé d'un simple écran à des passerelles quasi panoramiques à un nombre élevé d'écrans, permettant même de voir ce qui se passe à l'arrière du navire. Il est possible de formater ces simulateurs pour différents types de navires, du plus petit des caboteurs au VLCC. Idem pour les simulateurs machine. Désormais un simulateur standard passerelle, outre ses vues sous différents angles, est aussi relié au radar, à l'ECDIS, et à des commandes machine et barre très réalistes.

Il existe 2 sortes de simulateurs : ceux en version vidéo et ceux sur maquettes (en ce qui concerne la navigation et la manœuvre) ou sur installation (pour la machine).

## LEURS DIFFÉRENCES SONT GRANDES.

D'un côté les vidéos nécessitent un investissement relativement peu important (en matériel et en place), et sauf le bug informatique il n'y a quasiment aucun risque de casse. De l'autre côté, les maquettes ou les installations machine coûtent beaucoup plus chers, et nécessitent une grande place, sur un lac pour les maquettes de navire



et en locaux pour des installations machine. D'autre part le risque de casse est plus important. Une fausse manœuvre (telle une collision avec une autre maquette ou un quai) va nécessiter des réparations, ce sera la même chose avec des installations machine, avec cependant l'avantage que cela pourrait aussi permettre aux stagiaires de parfaire leurs connaissances en termes de maintenance, un mal pour un bien. Mais gare aux coûts.

Afin de clarifier tout de suite les choses, l'apprentissage sur simulateur est une bonne chose. Mais attention, il doit être mené en connaissant les dangers que cet apprentissage présente, et en lui demandant plus que la seule acquisition d'automatismes.

Voyons quels sont les avantages et inconvénients de l'apprentissage sur simulateur, quelles sont les limites dans son utilisation à ne pas dépasser et comment améliorer l'usage du simulateur dans l'apprentissage.

## LES AVANTAGES :

La découverte de situations pré-formatées qu'on ne rencontrera peut-être pas souvent pendant une carrière, l'apprentissage d'automatismes dans certaines circonstances, principalement l'application du règlement COLREG, la possibilité de pouvoir rejouer le même scénario pour profiter de ses erreurs ou confirmer sa bonne interprétation de la situation (s'apercevoir que l'on n'a pas réussi par chance mais par l'application de règles connues), la possibilité d'accélérer le temps pour shunter les périodes plus calmes de l'exercice, la mise en condition comme à bord de l'environnement.

Les situations pré-formatées : il est possible de programmer des navires cibles, susceptibles d'être en route de collision avec le stagiaire suivant les manœuvres qu'il fait avec son propre navire. Deux stagiaires ayant des réactions différentes à la première manœuvre auront des situations de rapprochement avec d'autres navires complètement différentes. Et ces stagiaires n'auront pas l'impression d'avoir effectué le

même exercice. Donc une possibilité de rejouer un exercice sans obligatoirement le rejouer de la même façon. De plus, lors d'un débriefing, cela peut entraîner les stagiaires à échanger sur leur propre manœuvre, de l'expliquer.

Les exercices peuvent se dérouler, de jour, de nuit, par bonne et mauvaise visibilité, avec des échos radar plus ou moins brillants, on peut même programmer un écho pour n'apparaître sur l'écran radar que très ponctuellement, en faire une sorte de faux écho, mais vrai navire qui va surprendre le stagiaire lorsque celui-ci le verra apparaître en visu, quelquefois trop tard. Rejouer le même scénario, ou apprendre de ses erreurs. Il faut avouer que c'est une chose formidable de pouvoir recommencer, se corriger après coup. Et même sans erreur lorsque le premier essai, couronné de succès a été effectué après une réflexion longue, refaire le même exercice régulièrement, pour posséder des automatismes de réaction.

Ceci est surtout valable et important pour les simulateurs des stations de pilotage, où faire et refaire les mêmes manœuvres dans des conditions de météo différentes va donner au pilote une plus grande connaissance, un meilleur pouvoir de décision.

## LES INCONVÉNIENTS :

Certes, une approche de plus en plus réaliste de l'environnement, mais il manque toujours le mouvement, la chaleur ou le froid, le bruit (climatisation, autres appareils, machine, VHF, et les alarmes de toutes sortes de communication). Il manque surtout le fait que lorsque l'on est au simulateur de navigation, c'est pour naviguer, pour manœuvrer, et l'on est vraiment concentré que sur ce sujet sans être perturbé par le reste, comme à bord.

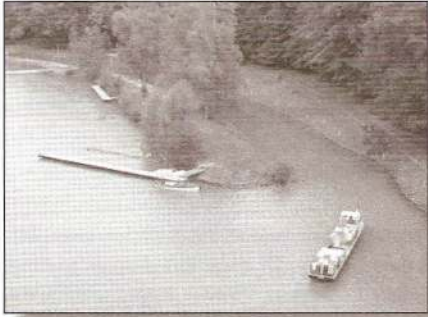
Ensuite les navires, que ce soit en vidéo ou en maquette, sont rapprochant, le plus possible, et la technique autorise à penser que ce le sera encore plus prochainement. Mais il y a toujours un peu de différence avec le navire sur lequel on va naviguer, d'abord tous les navires ou types de navire ne sont pas encore programmés. Ce qui est normal même pour un navire type, mais qui serait construit dans différents chantiers, avec un safran légèrement différent, une machine un peu plus ou un peu moins puissante, un chargement différemment réparti, etc. On n'a donc pas vraiment son navire mais un navire approchant. Attention c'est mieux que rien, mais cela veut surtout dire qu'il faut garder à l'esprit que le navire n'aura peut-être pas exactement la même réaction que le simulateur, et donc ne pas s'en retrouver surpris, ce qui pourrait entraîner vers un plus grand risque.

## LES PROBLÈMES MAJEURS DE L'USAGE DU SIMULATEUR :

Dans certains pays, il est très sérieusement envisagé de remplacer les temps de navigation comme élève voire certains cours par des heures de simulateur.

L'apprentissage sur simulateur, s'il est devenu incontournable dans la formation, doit être un complément en situation quasi réelle, mais ne doit en aucune façon remplacer l'apprentissage théorique (comme par exemple les règles de barre) pendant les cours. On peut apprendre très tôt sur simulateur, mais cela ne remplacera jamais l'expérience acquise en mer, en équipe ou seul, dans un univers non stable où une multitude de problèmes annexes se greffent sur la situation.

En fait l'apprentissage sur simulateur devrait quasiment être réservé aux officiers qui ont déjà une expérience en mer, et qui viendraient pour approfondir cette expérience, éventuellement vérifier leurs idées en situation, pour moins cher et moins dangereux qu'en mer. Lors d'un de mes stages sur simulateur vidéo, je me suis « amusé » à tenter certaines manœuvres plus risquées, moins standard, que j'avais en tête depuis longtemps, mais que je n'osais pas faire en réel, n'étant pas sûr du résultat et ne voulant pas tout de même risquer quelques centaines de millions de dollars juste pour voir. J'ai alors appris que j'avais eu raison de ne pas risquer, même si certaines de ces manœuvres se sont révélées



efficaces, mais tout de même dangereuses dans leur conception.

Et c'est là un autre point que je voulais aborder, comment améliorer la qualité de ces stages ? Je pense que ces stages sur simulateur seront plus efficaces que si l'on admet 2 choses essentielles : oublier que

l'on ne fait que jouer à un jeu vidéo, et surtout inclure dans la simulation un fort degré de facteurs humains.

L'importance des facteurs humains dans la simulation est considérable. Elle permet de mettre en situation plus réelle, d'où la nécessité de travailler en équipe comme sur une passerelle ou dans une machine, d'intégrer des problèmes annexes (par rapport à la manœuvre à effectuer) en perturbant l'équipe passerelle par des appels téléphoniques, des demandes extravagantes comme savent si bien le faire nos services

techniques, qualité et commerciaux. Bien faire assimiler aux stagiaires sur simulateur que la concentration doit être maximum quelles que soient les circonstances. Ensuite oublier qu'il ne s'agit que d'un jeu. Je suis étonné de voir des élèves, en cours sur simulateur, rire parce qu'ils sont entrés un collègue, ou dans les jetées d'un port. Il est assez étrange pour la génération «play station» de jouer sur vidéo et de se faire expliquer qu'on a qu'une vie, mais pas 7 ou 10, et qu'à bord, on ne reviendra pas en arrière.

Enfin, et ce sera mon dernier point, même si je ne dis pas que du bien dans mon propos de l'apprentissage sur simulateur, je pense qu'il est nécessaire pour tout capitaine, tout chef mécanicien, de faire des stages sur simulateur. Pour essayer. Pour approfondir. Pour corriger de mauvais automatismes. Sur vidéo ou sur maquette, avec je pense, un plus pour les stages sur maquettes qui sont certainement plus réalistes et moins ludiques.

Ces derniers stages, sur maquette, pourraient très bien devenir obligatoires, dans une sorte de formation professionnelle continue, comme cela se fait dans l'aviation, et que les armateurs, vu les sommes déboursées pour ces stages, puissent aussi en tirer profit. Ne serait-ce que pour négocier les contrats d'assurance par exemple.

*Cdt Hubert Ardillon - Président de l'AFCA*

## UN OUVRIER MÉCANICIEN COINCÉ ET BLESSÉ PAR L'APPAREIL À GOUVERNER

*Traduction libre par le Cdt F.X. Pizon de MAIB Safety Digest 01/2011 - cas 3*

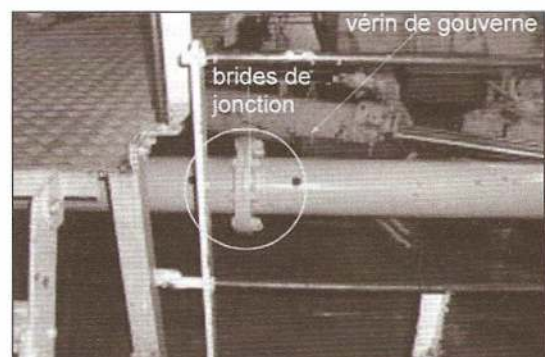
Vers la fin de son quart à la mer, un ouvrier mécanicien a été envoyé par le chef mécanicien pour essarder une petite quantité d'huile hydraulique qui avait fuit des vérins de l'appareil à gouverner. Le mécanicien pénétra dans le local de barre sans que ni lui, ni le chef mécanicien, en aient informé la passerelle.

Peu de temps après, le chef mécanicien se rendit dans le local de barre pour vérifier la progression de l'essardage. Lorsqu'il arriva, il trouva l'ouvrier mécanicien coincé entre la tige du vérin de l'appareil à gouverner et la structure d'une passerelle surélevée (figure 1). La garde-côte fut alertée, et l'ouvrier mécanicien fut hélicoptéré vers l'hôpital le plus proche où il fut soigné pour un écrasement de vertèbres et de la région pelvienne. Alors qu'il s'était penché à travers l'espace de la rambarde, la veste à haute visibilité de l'ouvrier mécanicien s'était prise sur des brides d'assemblage. Au même moment se produisit un mouvement de gouvernail de grande amplitude qui prit le marin entre la tige du vérin et la structure de la passerelle surélevée, où il resta coincé.

### LES LEÇONS :

1. A bord de ce navire, les rambardes entourant l'appareil à gouverner n'étaient pas suffisantes pour empêcher quelqu'un d'être entraîné dans une situation dangereuse. Les espaces autour des mécanismes en mouvement devraient être sécurisés pour prévenir de tels accidents.
2. Le personnel ne devrait jamais entrer dans un compartiment de machines habituellement sans personnel avant d'avoir prévenu la passerelle de leurs intentions.

3. Aucun avis alertant l'équipage sur la probabilité d'un démarrage soudain et du déplacement de mécanisme n'avait été placardé à l'entrée du compartiment.
4. Le code des pratiques de travail en sécurité pour les marins du commerce préconise l'utilisation de permis de travail pour des tâches appropriées. Alors qu'un permis de travail ne rend pas par lui-même un travail sûr, il donne un moyen par lequel des pratiques de travail en sécurité peuvent être prises en compte et appliquées. Dans ce cas précis, un permis de travail aurait empêché l'accident en interdisant l'accès au local de barre pendant la manœuvre du navire.



# OMI : 63<sup>ÈME</sup> SESSION DU COMITÉ MEPC

*La 63<sup>ème</sup> session du Comité pour la Protection de l'Environnement Maritime s'est tenue à Londres du 27 février au 2 mars 2012. Le commandant Hubert Ardillon, conseiller technique de la délégation française, nous en fait le compte-rendu*

La 63<sup>ème</sup> session du Comité pour la Protection de l'Environnement Maritime s'est tenue à Londres du 27 février au 2 mars 2012, sous la présidence de Mr Andreas Chrysostomou (Chypre). 100 États membres, 1 membre associé, 6 organismes intergouvernementaux et 47 organisations non gouvernementales ont participé à cette session.

L'ordre du jour a été respecté et accompli, même si plusieurs points n'ont pu être totalement finalisés et sont donc par conséquent renvoyés au prochain Comité.

## II. ORGANISMES AQUATIQUES NUISIBLES DANS LES EAUX DE BALLAST

5 nouveaux systèmes de management d'eau de ballast sont approuvés :

SICURE Ballast Water Management System (Allemagne), ERMA FIRST Ballast Water Management System (Grèce), MICROFADE Ballast Water Management System (Japon), AquaStar<sup>TM</sup> Ballast Water Management System (Corée du Sud), Neo-Purimar Ballast Water Management System (Corée du Sud).

Le nombre total de systèmes agréés est maintenant de 21.

## III. RECYCLAGE DES NAVIRES

Un groupe de travail, présidé par la France, a été établi duquel sont issues les résolutions suivantes :

210(63) - 2012 Guidelines for Safe and Environmentally Sound Ship Recycling

211(63) - 2012 Guidelines for the Authorization of Ship Recycling Facilities

## IV. POLLUTION DE L'ATMOSPHERE ET RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE

Établissement d'un groupe de travail sur la pollution de l'air et le rendement énergétique présidé par le Japon.

Suite aux travaux du Groupe de travail, présidé par le Japon, et institué lors du MEPC 62, les résolutions suivantes ont été adoptées :

o 212(63) - 2012 Guidelines on the Method of Calculation of the Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for New Ships

o 213(63) - 2012 Guidelines for the Development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)

o 214(63) - 2012 Guidelines on Survey and Certification of the Energy Efficiency Design Index (EEDI)

o 215(63) - Guidelines for Calculation of Reference lines for Use with the Energy Efficiency Design Index (EEDI)

Établissement d'un groupe de travail sur la coopération technique et du transfert de technologie en relation avec le rendement énergétique des navires, sous la présidence du Panama. Aucun consensus n'ayant pu être trouvé pendant cette session, le groupe est reconduit à la prochaine session MEPC.

## V. RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE PROVENANT DES NAVIRES

Le Comité ayant déjà adopté à la session précédente un nouveau chapitre à l'annexe VI de Marpol, il est désormais opportun de considérer un nouvel élément sur les gaz à effet de serre, à savoir les mesures basées sur le marché (Market-Based Measures). Les États membres sont encouragés à produire des informations et données à ce sujet. De nombreux documents sur le sujet sont déjà proposés par différents États membres, et d'autres le seront au prochain Comité MEPC.

## VI. EXAMEN ET ADOPTION D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

Le Comité a adopté les résolutions suivantes :

o 216(63) - Regional Arrangements for Port Reception Facilities under MARPOL Annexes I, II, IV and V

o 217(63) - Regional Arrangements for Port Reception Facilities under MARPOL Annex VI and Certification of Marine Diesel Engines fitted with Selective Catalytic Reduction Systems under the NOx Technical Code 2008

o 218(63) - Development of Technical Onboard Equipment in Relation to the Designation of the Baltic Sea as a Special Area under MARPOL Annex VI

## VII. INTERPRÉTATION ET MODIFICATION DE MARPOL ET DES INSTRUMENTS CONNEXES

Suite aux travaux des sous-comités DSC16 et BLG16, ainsi qu'aux documents présentés par différents pays, le Comité a adopté les résolutions suivantes :

o 219(63) - 2012 Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex V

o 220(63) - 2012 Guidelines for the Development of Garbage Management Plans  
o 221(63) - 2012 Guidelines for the Development of a Regional Reception Facilities Plan

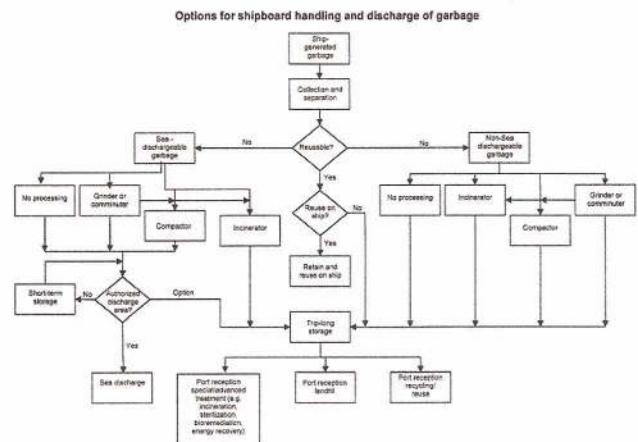
## VIII. MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION OPRC ET DU PROTOCOLE OPRC6HNS, AINSI QUE DES RÉOLUTIONS PERTINENTES DE LA CONFÉRENCE

## IX. IDENTIFICATION ET PROTECTION DES ZONES SPÉCIALES ET DES ZONES MARITIMES PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES

Le Comité a approuvé un projet de résolution sur de nouvelles directives pour la désignation des zones spéciales suivant MARPOL 73/78. A noter que la résolution A.927(22) est révoquée.

## X. INADÉQUATION DES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION

La norme ISO 21070 sur le management des déchets à bord des navires a été publiée en 2011. La norme ISO/DIS 16304 sur les arrangements et managements des facilités de réception doit être publiée en 2012, et est prévue pour accompagner la norme ISO 21070. La norme ISO 16304 va réitérer les principes de réduction, réutilisation et recyclage des déchets des navires ainsi que sur les pratiques de traitement dans les facilités réception.



## XI. RAPPORTS DES SOUS-COMITÉS

Le Comité approuve les propositions d'amendements du code IBC, concernant les chapitres 17, 18 et 19.

## XII. TRAVAUX DES AUTRES ORGANES

## XIII. ÉTAT DES CONVENTIONS

## XIV. SYSTÈMES ANTI-SALISSURES NUISIBLES POUR NAVIRES

Une norme ISO 13073 a été produite à ce sujet, et est en cours de vérification.

## XV. PROMOTION DE LA MISE EN ŒUVRE ET DU RESPECT DE MARPOL ET DES INSTRUMENTS CONNEXES

## XVI. SOUS-PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE RELATIF À LA PROTECTION DU MILIEU MARIN

## XVII. RÔLE DE L'ÉLÉMENT HUMAIN

Groupe de travail commun MSC/MEPC qui pourrait être renvoyé au sous-comité STW

## XVIII. LES BRUITS PRODUITS PAR LES NAVIRES DE COMMERCE ET LEURS INCIDENCES NÉFASTES SUR LA FAUNE MARINE

A noter que la norme ISO 16554 « Protecting Marine Ecosystem from Underwater Irradiated Noise – Measurement and Reporting of Underwater Sound Radiating from Merchant Ships » devrait être publiée prochainement.

Les travaux et conclusions du sous-comité DE56 sur le sujet seront communiqués au prochain MEPC.

Cdt Hubert Ardillon - Président de l'AFCAN

# OMI : 20<sup>ÈME</sup> SESSION DU SOUS-COMITÉ FSI

(Application des INSTRUMENTS PAR L'ÉTAT DU PAVILLON)

Le Sous-comité FSI (Flag State Implementation) a tenu sa vingtième session du 26 au 30 mars 2012, à Londres, au siège de l'OMI. Les représentants de 90 délégations gouvernementales, les observateurs de 23 organisations intergouvernementales et les observateurs de 13 organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif ont assisté à cette session.

Monsieur Koji Sekimizu, Secrétaire général de l'OMI depuis le 1 janvier 2012 a prononcé un court discours à l'ouverture de la session. Il a notamment dit quelques mots sur les dispositions qu'il a prises suite au naufrage du « Costa Concordia » : il a indiqué qu'un observateur de l'OMI participe, à sa demande, à l'enquête menée par l'administration italienne, il a lui-même pris contact avec les exploitants de navires à passagers par l'intermédiaire de la «Cruise Lines International Association (CLIA)» et il a ajouté un point 27 «Sécurité des navires à passagers» à l'ordre du jour de la prochaine session du Comité de la sécurité maritime (MSC 90), du 16 au 25 mai 2012.

L'ordre du jour de cette vingtième session était particulièrement chargé puisqu'en sus de ses activités habituelles et traditionnelles, le Sous-comité avait le mandat de finaliser deux Codes particulièrement importants, le Code dit « Code III» (Triple I Code), c'est-à-dire le «IMO Instruments Implementation Code» (Code d'Application des Instruments de l'IMO) et le «RO Code», le «Code for Recognized Organisations» (Code régissant les Organismes reconnus) . Il devait également proposer la marche à suivre pour rendre ces Codes obligatoires, une démarche qui entraîne l'apport d'amendements aux Conventions maritimes existantes. C'était là un sujet relativement compliqué puisque les mécanismes d'amendements ne sont pas les mêmes dans toutes les Conventions qui dépendent elles-mêmes de différents organes de l'OMI.

## A TITRE INDICATIF, VOICI L'ORDRE DU JOUR DE CETTE SESSION :

1. Adoption de l'ordre du jour
2. Décisions des autres organes de l'OMI
3. Responsabilités des gouvernements et mesures visant à promouvoir le respect des instruments par l'État du pavillon
4. Rapports obligatoires en vertu de MARPOL
5. Statistiques d'accidents et enquêtes sur les accidents
6. Harmonisation des activités de contrôle par l'État du port
7. Directives PSC sur la durée du travail des gens de mer et directives PSC dans le contexte de la Convention du travail maritime, 2006
8. Élaboration de directives sur le contrôle par l'État du port en vertu de la Convention BWM de 2004
9. Analyse approfondie des difficultés rencontrées dans le cadre de l'application des instruments de l'OMI
10. Révision des Directives sur les visites en vertu du système HSSC et des annexes au Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI
11. Examen des Interprétations uniformes de l'IACS
12. Examen du Code d'application des instruments de l'OMI
13. Élaboration d'un code régissant les organismes reconnus
14. Mesures visant à assurer la sécurité des personnes secourues en mer
15. Pêche illicite, non déclarée et non réglementée et questions connexes
16. Agenda biennal et ordre du jour provisoire du FSI 21
17. Élection du président et du vice-président pour 2013
18. Divers
19. Rapport aux Comités

Après discussion en plénière fixant les orientations à suivre, les travaux relatifs aux points 5 (Statistiques d'accidents et enquêtes sur les accidents), 10 (révision des Directives sur les visites en vertu du système HSSC et des annexes au Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI) 12 et 13 ont été confiés à trois groupes de travail tandis que les points 6 (Harmonisation des activités de contrôle par l'État du port) et 8 (élaboration de directives sur le contrôle par l'État du port en vertu de la Convention BWM de 2004) ont été confiés à un groupe de rédaction.

Parmi les divers travaux de ce Sous-comité, les points qui suivent sont les plus marquants.

## STATISTIQUES D'ACCIDENTS ET ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS

C'est là une activité traditionnelle et importante (temps, volume de travail et personnel) de ce Sous-comité, appuyé par le secrétariat de l'OMI.

Les analyses des rapports d'accidents transmis à l'OMI par les administrations maritimes sont conduites par un groupe de travail par correspondance, tandis que le secrétariat de l'IMO traite des aspects statistiques. Lors des sessions du Sous-comité, un groupe de travail valide les conclusions du groupe de travail par correspondance et traite les autres questions que lui transmet le Sous-comité après discussion en plénière. A titre indicatif, 78 rapports ont été examinés durant cette session.

Beaucoup s'interrogent néanmoins sur l'utilité même de cette activité car l'expérience montre que les Comités parents, le MSC et le MEPC, « prennent la main » lorsque survient un accident marquant et initient les modifications réglementaires les plus significatives comme suite à ces accidents. Pour mémoire, on peut rappeler les amendements aux chapitres II-1 et III de la Convention SOLAS suite au naufrage de l'ESTONIA (1995), l'ajout d'un chapitre XII (1997) et la révision de ce même chapitre (2006), suite aux pertes de vraquiers et, en particulier du DERBYSHIRE, les amendements à l'annexe I (le «CAS») de la Convention MARPOL suite au naufrage de l'ERIKA (2003).

D'autres estiment, au contraire, que les performances actuelles de l'informatique et la mise à la disposition des administrations d'un module propre aux accidents maritimes dans le « Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS) », en anglais « IMO Global Integrated Shipping Information System (GISIS) », disponible sur le site internet de l'OMI permettent maintenant de traiter efficacement les rapports d'accidents et de proposer les suites pertinentes à leur donner.

En ce qui concerne les enquêtes après accident, il existe un Code, le «Code de normes internationales et de pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer». Ce Code, dit «Code pour les enquêtes sur les accidents», a été adopté par la Résolution MSC.255(84) et est devenu obligatoire de par la Règle XI-1/6 de la Convention SOLAS, entrée en vigueur le 1er janvier 2010 (Résolution MSC.257(84)).

Par ailleurs, les administrations doivent communiquer au secrétariat de l'OMI les renseignements relatifs aux rapports sur les accidents de mer et les incidents de mer, conformément aux prescriptions pertinentes et à l'aide du formulaire révisé annexé à la circulaire MSC-MEPC.3/Circ.3. Les administrations peuvent saisir ces renseignements dans le module du GISIS sur les accidents et incidents de mer. Il est possible d'y joindre la version électronique des rapports d'enquête complets.

Le Sous-comité a approuvé le texte des analyses des accidents pour diffusion publique dans le module du GISIS sur les accidents et incidents de mer et approuvé le projet de texte des enseignements tirés

des accidents à l'intention des gens de mer qui sera également publié sur le site Web de l'OMI. Il a invité les administrations du pavillon à continuer de diffuser les enseignements qui ont été tirés des éléments et renseignements sur les accidents de mer à leur flotte et à leurs gens de mer.

Sous réserve de l'accord du MSC, les rapports sur les incidents du BBC Atlantic (GISIS C0007492), Star Java (GISIS C0007519), Knud Lauritzen (C0007521), Sand Falcon (référence de l'incident GISIS C0007978) et Wellservicer (GISIS C0007678), accompagnés des analyses faites et des observations formulées par le groupe de travail par correspondance seront transmis au Sous-comité DE pour examen et suite à donner.

Enfin, un document très intéressant préparé par le Royaume-Uni et soulignant la vulnérabilité des navires rouliers eu égard aux incendies qui se déclarent sur les ponts garage a été transmis au groupe de travail par correspondance pour examen. Ce document est basé sur les accidents survenus à bord des transbordeurs Al Salaam Boccaccio 98, Und Adriyatik, Commodore Clipper, Lisco Gloria et Pearl of Scandinavia.

Pendant longtemps, le BEA Mer participait à ce groupe de travail mais ce n'est plus le cas depuis quelques années et on peut le regretter.

#### **CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT : DIRECTIVES RELATIVES AU CODE ISM**

Un projet de Directives relatives au contrôle de l'application du Code ISM a été finalisé et adopté par le Sous-comité. Ces Directives sont établies à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port. Elles sont basées sur un document soumis par le Memorandum de Paris à la session précédente. Ces Directives doivent maintenant être approuvées par les Comités parents, MSC et MEPC.

#### **CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT : DIRECTIVES RELATIVES À LA CONVENTION STCW**

C'est encore sur la base d'un document soumis par le Memorandum de Paris qu'a été élaboré ce projet de Directives à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port. Il vise le contrôle de la délivrance des brevets, des heures de repos prévues en application des dispositions de la Convention STCW et les prescriptions de l'État du pavillon en matière d'effectifs. Ce projet sera transmis au Sous-comité STW et au MSC. Il a été souligné que la Convention STCW, telle que révisée en 2010 à Manille exige 77 heures de repos hebdomadaire alors que la Convention MLC 2006 n'en exige que 70.

Ces deux sujets permettent de noter que le Memorandum de Paris est très actif. Ceci est dû au souci de l'Union Européenne de ne pas laisser se dégrader les dispositions propres au contrôle par l'État du port. Les États européens membres de l'Union et du Memorandum cherchent en conséquence à imposer les dispositions élaborées par le Memorandum de Paris, jugé être le «meilleur» Memorandum.

#### **CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT : DIRECTIVES RELATIVES À LA CONVENTION BWB 2004**

Au 1<sup>er</sup> mars 2011, la Convention sur la gestion des eaux de ballast a été ratifiée par 33 États, représentant 26,46% du tonnage de la flotte mondiale des navires de commerce (la Convention BWB entrera en vigueur un an après sa ratification par des États signataires représenteront 30 % du tonnage de la flotte mondiale). Ces Directives sont en chantier depuis un certain temps mais n'ont pas progressé ces deux dernières années, un des «points durs» étant l'échantillonnage et l'analyse des eaux de ballast. Les travaux relatifs à l'élaboration d'une circulaire BWB sur l'échantillonnage et l'analyse des eaux de ballast, ont toutefois avancé lors de la seizième session du Sous-comité BLG et se poursuivront à la dix-septième. Le Sous-comité a décidé de reprendre l'élaboration de ces Directives à sa prochaine session (la «target date» fixée par le MEPC est 2013).

#### **CODE LSA**

Le Recueil LSA (LSA Code) décrit les critères applicables aux engins de sauvetage, tels que prescrits par la Convention SOLAS. C'est un Code obligatoire, en vigueur depuis 1998. Ces dernières années, des difficultés sont néanmoins apparues quant à l'étendue de son application et quant à la portée des amendements qu'on lui a régulièrement apporté. Plusieurs des dispositions du Code ont été estimées peu claires,

d'autres dépassent quelquefois les intentions qui avaient amené leur introduction et plusieurs projets de modifications du Code LSA à cet égard ont vu le jour. Le Sous-comité FSI a examiné les amendements proposés pour clarifier les points faisant objet de discussions. Le Sous-comité a également finalisé un projet de circulaire MSC portant des recommandations sur la rédaction des amendements à ce même Code LSA. Ces documents seront transmis au sous-comité DE pour examen avant adoption par le MSC.

On remarquera que quelques-unes des difficultés rencontrées sont dues au texte très strict de la Directive européenne sur les équipements marins (MED) que les États membres de l'Union Européenne sont tenus d'appliquer.

Par ailleurs, on notera qu'un travail comparable a été précédemment accompli par les Sous-comités DE et FP en ce qui concerne les amendements au chapitre II-2 de la Convention SOLAS et aux Codes associés. Ces Sous-comités avaient conclu qu'il était nécessaire de disposer d'un cadre d'application général des amendements. Plusieurs documents relatifs à ce sujet avaient donc été transmis à ce titre au Sous-comité FSI qui a estimé que ce point devait être examiné plus profondément en raison, notamment, des implications qu'entraîneraient certaines des propositions (en particulier, modifications des Conventions).

#### **AMENDEMENTS AUX DIRECTIVES SUR LES VISITES EN VERTU DU SYSTÈME HSSC, 2011 (RÉSOLUTION A.1053(27))**

Ces Directives, bien que non obligatoires, sont un document important. En effet, nombre d'administrations et d'organismes reconnus basent leur système de visites périodiques pour la délivrance et le maintien des certificats statutaires sur les prescriptions de ces Directives. Historiquement, ces Directives remontent à 1993 et à la dix-huitième assemblée de l'OMI qui les a adoptées par la Résolution A.644 (18).

À l'initiative de la France, elles sont, depuis une douzaine d'années, régulièrement mises à jour par le Sous-comité FSI, en fonction des amendements apportés aux Conventions en vigueur. Après validation par les Comités parents MSC et MEPC et adoption par l'assemblée de l'OMI, elles sont publiées sous forme d'une résolution de l'assemblée.

#### **AMENDEMENTS AUX ANNEXES DU CODE (NON OBLIGATOIRE) D'APPLICATION DES INSTRUMENTS OBLIGATOIRES DE L'OMI, 2011 (RÉSOLUTION A.1054(27))**

Les annexes de ce Code non-obligatoire indiquent les prescriptions des Conventions qui relèvent des États signataires des Conventions et membres de l'OMI en tant qu'États du pavillon, États du port ou États côtiers. Tout comme les Directives sur les visites en vertu du système HSSC, ces annexes sont régulièrement mises à jour par le Sous-comité FSI et font l'objet d'une résolution de l'assemblée. Le Sous-comité a donc procédé à leur mise à jours en fonction des amendements aux Conventions entrant en vigueur jusqu'au 1 juillet 2014. Malgré l'élaboration et la future adoption du Code obligatoire d'application des instruments de l'OMI (Code III), il a été décidé de maintenir le Code non obligatoire.

#### **CODE D'APPLICATION DES INSTRUMENTS DE L'OMI (CODE III)**

Le Sous-comité a finalisé ce Code, élaboré lors de sa précédente session et discuté lors des MSC.89 (Mai 2011) et MEPC.62 (Juillet 2011).

C'est un Code ambitieux qui sera rendu obligatoire car les diverses conventions maritimes en vigueur feront l'objet de modifications pour ce faire. Il définit les obligations des gouvernements signataires eu égard à la mise en vigueur des dispositions des Conventions, les critères applicables aux administrations maritimes et, en particulier, il intégrera le concept d'audit des administrations par l'OMI, audits actuellement facultatifs.

Le Sous-comité a mis au point des projets d'amendements aux instruments obligatoires qui seront soumis pour approbation au MEPC 64 et au MSC 91 (Convention SOLAS de 1974, Protocole LL de 1988, Annexes de MARPOL, Convention LL de 1966, Règlement COLREG de 1972 et Convention de 1969 sur le jaugeage), ainsi que des projets de résolutions de l'assemblée correspondants (Convention LL de 1966, Règlement COLREG de 1972 et Convention de 1969 sur le jaugeage).

Le Sous-comité a également établi la procédure d'amendement au Code III et la marche à suivre pour le rendre obligatoire par étapes, un scénario proposé par le secrétariat de l'OMI, en 2015.

## CODE RÉGISSANT LES ORGANISMES RECONNUS (CODE RO)

Ce Code complète le précédent. Il définit les critères et obligations auxquels doivent répondre les « organismes reconnus » (RO), organismes reconnus par les administrations et agissant en leur nom dans le domaine statutaire (Visites, audits et délivrance des certificats) et les dispositions visant à contrôler l'activité de ces organismes. Ces organismes reconnus sont, le plus souvent, des sociétés de classification. Mais des organismes de nature et de statut différents sont aussi reconnus par certaines administrations. Ce Code sera obligatoire.

S'il s'agit là d'un document nouveau, les dispositions applicables aux organismes reconnus et à leur contrôle ne sont pas, à proprement parler, un sujet nouveau. En effet, depuis le milieu des années 1980, les organismes reconnus bénéficient de plus en plus de «délégations» de la part des administrations maritimes et, à ce titre, ils font depuis plusieurs années l'objet de deux Résolutions de l'assemblée de l'OMI, Résolutions qui ont un statut obligatoire. Les accords de travail («agreements» en anglais) entre administrations et organismes reconnus prévoient un mécanisme de contrôle, audit, par exemple et ce, notamment, dans le cadre de la législation maritime européenne.

Le Sous-comité a donc adopté un projet de version «définitive» de ce Code et a également déterminé les amendements qui devront être apportés à la Convention SOLAS de 1974, au Protocole LL de 1988 et aux Annexes I et II de MARPOL pour rendre ce Code obligatoire.

Pour information, ces deux Codes, le Code d'application des instruments de l'OMI et le Code régissant les organismes reconnus, en leur état actuel, font l'objet d'une réserve des États membres de l'Union Européenne. En effet, le paquet législatif de l'Union, dit «paquet Erika 3» (2010) a apporté de sérieuses modifications à la législation maritime européenne et, en particulier, introduit le concept dit de «reconnaissance mutuelle» : Le règlement européen applicable aux sociétés de classification prescrit qu'un équipement «approuvé» par une des sociétés reconnues par un État membre de l'Union doit être accepté par toutes les sociétés reconnues dans l'UE et peut, à ce titre, être placé à bord de n'importe quel navire «traité» par une société reconnue et ce, quel que soit son pavillon (Plusieurs sociétés de classification se sont initialement et sans succès opposées à ce concept). Lors de la dix-neuvième session du Sous-comité FSI (avril 2011), un grand nombre d'États non membres de l'UE (en particulier, les grands États maritimes) se sont vivement opposés à ce concept qu'ils considèrent comme une atteinte à leur souveraineté. A l'instigation des États-Unis, appuyés par une large majorité, des clauses ont été introduites dans ces Codes pour y interdire toute possibilité d'application du concept européen en question. Cette démarche a, par la suite, été validée par les Comités parents, MSC.89 (mai 2011) et MEPC.62 (juillet 2011).

*J.F. Fauduet, CLC,  
Membre associé de l'AFCAN*

## L'ACCIDENT DU COSTA CONCORDIA: QUEL RETOUR D'EXPÉRIENCE ?



COSTA CONCORDIA avec tout son éclairage (et pas uniquement l'éclairage de secours pont embarcations) et 25° de gîte: les passagers continuent à évacuer par les embarcations. Tandis que d'autres embarcations avec des membres de l'équipage aux commandes sont prêtes à évacuer les autres passagers qui pourraient se présenter.

### INTRODUCTION :

Il peut être prétentieux de tenter de retirer déjà un retour d'expérience d'un accident spectaculaire mais trop récent et sans quelconque résultat d'enquête nautique ou pénale. Néanmoins quelques pistes d'analyse peuvent être déjà avancées :

- L'erreur initiale de navigation
- La mauvaise gestion de la situation après l'accident
- Langue de l'équipage versus langue des passagers
- Le comportement du navire accidenté
- Le comportement du capitaine du navire
- Le comportement de l'équipage dans le processus d'évacuation
- Le comportement de la Compagnie
- Les moyens d'évacuation
- L'information des passagers en général
- La communication avec les passagers en situation de crise
- Les leçons qu'on pourrait en tirer
- Conclusion

### L'ERREUR INITIALE DE NAVIGATION

A l'aide des enregistrements des positions AIS qui nous sont parvenus via internet, même en tenant compte du risque de manipulation, on voit nettement l'erreur de navigation commise par les officiers du navire. Il ne s'agit pas d'un accident suite à une avarie, mais bien d'une grossière erreur de navigation! Même si le Cdt SCHETTINO avait pris la responsabilité de la navigation, il semble que l'officier de quart qui pouvait être le second-capitaine, a laissé faire ! Avec les instruments présents à bord, la mauvaise route prise par le navire à une vitesse de près de 15 nds aurait dû interpellier les autres officiers présents à la passerelle. Il arrive à tous les capitaines de «raser les cailloux» ne serait-ce que dans les chenaux, à l'entrée des ports ou encore au passage des jetées. Mais dans ces cas-là, la vitesse est réduite à la vitesse de sécurité (voulant dire pouvoir s'arrêter sur une distance pré-mesurée aux essais mais proche d'une longueur et demie pour un ferry ou un paquebot) et ce, pour pouvoir rectifier la position ou une route erronée sans temps mort. Cette vitesse de sécurité est donc automatiquement liée à **une distance**

**de sécurité propre au navire: on doit pouvoir stopper le navire et faire demi-tour ou repartir en arrière sans danger.** Communément on multipliera par deux la distance obtenue plus une longueur du navire comme « *pied de pilote* » soit, dans notre cas au total **4 FOIS LA LONGUEUR TOTALE DU NAVIRE !**

En prenant comme hypothèse que pour CONCORDIA le calcul ci-dessus reste valable, on trouve comme distance de sécurité : 1200m soit 0,7 mille ! **Le 13 janvier, le COSTA CONCORDIA n'avait donc pas la distance de sécurité qui aurait permis de parer les roches, même en cas de manœuvre de contournement mal engagée (il était beaucoup trop près de la côte pour cela !)**  
**NB :** A vitesse de sécurité (10 nds), le car-ferry NORMANDIE (Brittany Ferries 160m/2200 pax/ 24.000 cv/ 2 hélices/4 moteurs/ OUISTREHAM-PORTSMOUTH) s'arrête sur 250 mètres avec 60% de la puissance en AR). Contourner un obstacle en mer où le long de la côte à une distance minimum de 0,5 mille soit 900 mètres soit près de 4 fois la longueur du navire reste du « *bon sens marin* ».

**En conclusion :** le Cdt SCETTINO naviguait certainement à vue - c'est-à-dire plus trivialement, au pifomètre ! - Pourtant il avait sa table traçante (ou équivalent) liée au GPS et couplée à la carte électronique ! Même si on a l'habitude du coin, on ne se permet pas cela avec un navire quel qu'il soit : rappelez-vous les accidents de rase-cailloux avec blessés d'une part (HSC SAINT MALO) et morts de l'autre (HSC SLEIPNER) ou les accidents de **rase-cailloux sans dégâts humains** (Car-ferry MONTE STELLO, Porte-avions FOCH, Pétrolier ELORN, Escorteur d'escadre DUPERRÉ, Car-ferry ARMORIQUE, Cargo WASHINGTON, Car-ferry SOLIDOR, Paquebot Paul GAUGUIN, Gaz-tanker EL PASO etc. la liste est assez longue !)... où, là-aussi, il faut finalement constater que c'étaient de grossières **erreurs humaines !** Des erreurs humaines, aucune compagnie de paquebot ou de ferries n'est à l'abri, mais lorsqu'il n'y a ni morts ni blessés, l'accident fait peu de bruit et est vite oublié sinon occulté ! Seul le responsable de l'accident et l'assureur peut-être en gardent un (mauvais) souvenir !

Conséquence d'une prise de risques inadéquate, la Compagnie est en droit d'en tirer son retour d'expérience et de sanctionner son capitaine si elle le juge nécessaire. Parfois les possibilités de comportement dangereux d'un capitaine peuvent être détectées avant... qu'il ne provoque un accident ! La Compagnie fait dans ce cas de la prévention en analysant par exemple que certains seconds-capitaines, devant monter à l'ancienneté, pourraient présenter un risque trop grand pour le navire, son équipage, ses passagers et donc... la Compagnie ! Nous connaissons tous des collègues empêchés de commander mais d'une manière « *politiquement correcte* » (place à l'armement, séparation à l'amiable ou démission forcée). Nul n'est infailible mais parfois l'évincement à la fonction de capitaine est effectué peu après le début de son commandement et même après quelques années, c'est de la prévention ! Parfois elle ne se fait jamais et ... un accident stupide comme celui du COSTA CONCORDIA arrive !

#### LA MAUVAISE GESTION DE LA SITUATION APRÈS L'ACCIDENT

Ce navire a été construit en 2005/2006, il bénéficie des dispositions de la SOLAS Chapitre II-1 « *stabilité après avarie* » mais pas encore des critères plus stricts « *safe return to the port* » applicables seulement aux navires construits après juillet 2010. C'est-à-dire qu'après envahissement de deux compartiments contigus (Pour COSTA CONCORDIA il semble que ce soit le cas sur bâbord après la rencontre avec le sommet du caillou) le navire prend une gîte maximum de 7° en utilisant les traverses d'équilibrage et qui permettra l'évacuation par les engins de sauvetage des deux côtés du navire ! Notre chapitre de la SOLAS précise que le pavillon (ici l'administration maritime Italienne) et/ ou le conseil /société de classification agissant au nom du pavillon) peuvent permettre une gîte allant jusqu'à 12°.

Je considère que 12° c'est encore jouable pour une évacuation maîtrisable ! En outre, le couple de redressement du navire doit res-

ter suffisant pour que le navire ne chavire pas, ce qui est on ne peut plus logique.

Le COSTA CONCORDIA a heurté la roche à 15 nds, donc bruit sourd et fortes vibrations assurés. Tout le monde à bord savait que le navire avait touché ! Le premier réflexe du capitaine a certainement été de ralentir rapidement puis d'évaluer les avaries ; ou alors la perte de propulsion a été instantanée ! Le navire est à ce moment-là à bonne distance des côtes (voir carte) ; il prend déjà de la gîte c'est donc qu'il est ouvert, comme les fonds à cet endroit sont entre 30 et 100 mètres, il peut tenter de mettre le navire en travers pour casser l'erre par tous les moyens (barre/propulseurs/ancres) pour une meilleure condition d'évaluation de la situation et surtout commencer déjà le rassemblement des passagers par **un appel aux postes de rassemblement**. En fait, il semble qu'il a dû subir un black-out peu après le choc avec le rocher : l'enquête nous le dira !

**NB :** Une erreur est souvent commise dans la marine marchande sur les signaux d'urgence. Le seul signal obligatoire est l'alarme générale composé d'au moins sept coups brefs d'une seconde et d'un coup plus long de plusieurs secondes. Il s'agit en général d'ordonner aux membres d'équipage de rassembler les passagers dans les « *MUSTER POINTS* » connus de tous (information large dès la montée à bord + informations partout à bord dans les lieux de vie et cabines) en vue d'une éventuelle évacuation décidée plus tard par le capitaine lui-même !

Sur les RoRo à passagers, les membres d'équipage sont alertés par un signal différent limité à leurs locaux. Sur un paquebot de croisière à 20h, alors que 3000 passagers vont et viennent à bord ou bien dînent dans les nombreux restaurants, près des trois quarts des membres d'équipage sont au milieu des passagers ! Les officiers, second-maîtres et chefs de rang reçoivent d'ailleurs souvent le signal sur un récepteur personnel (TW/bip).

Sur un car-ferry ou sur un paquebot, les problèmes commencent avec le rassemblement de tous les passagers munis de leur brassière de sauvetage. Nonobstant la situation réelle, le rassemblement avec brassière capelée est toujours difficile et à plus forte raison si la majorité des passagers est sur les ponts car leurs brassières sont ... dans leurs cabines ! Sur un paquebot TOUS les passagers ont une couchette en cabines réparties sur plusieurs ponts. Sur un car-ferry par contre la moitié au moins des passagers est en sièges inclinables concentrés sur un seul pont avec les brassières... à portée de main ... plus facile donc !

Lors de l'**appel aux postes de rassemblement** effectué après le départ, cet exercice est présenté aussi comme un moment ludique pour les passagers des paquebots « *vous pouvez apporter vos caméras* » ! Il est vrai que le spectacle est photogénique avec toutes ces brassières de couleur orange ! Il est vrai que transformer cet exercice obligatoire en spectacle est génial et on s'arrange pour le faire à l'abri si les prévisions météo/mer ne sont pas très bonnes !

S'il fait mauvais et que visiblement le navire n'est pas au mieux (bruits anormaux, gîte anormale, personnel qui s'affaire et semble inquiet, diminution ou absence d'éclairage etc...), le rassemblement et le « *maintien de l'ordre* » deviennent difficiles de-par le comportement désordonné des passagers, qu'ils soient 1000 ou 5000 ; la seule différence entre ces deux nombres est que les passagers sont rassemblés sur une plus grande longueur de navire (au fait quelle longueur prévue pour les futurs 6.500 pax ?)

#### FORMATION GESTION DE CRISE DES MARINS

Tous les membres de l'équipage désignés pour aider les passagers dans des situations d'urgence sont, en théorie, obligatoirement formés pour gérer les foules. Le personnel hôtelier est de plus formé pour assurer une communication avec les passagers dans ces conditions d'urgence : il s'agit d'abord d'un vocabulaire anglais élémentaire et aussi des gestes des mains et des bras pour attirer leur attention sur les consignes, les échappées, les points de rassemblement, les embarcations de sauvetage, etc.... Le personnel d'encadrement, des officiers aux maîtres, est en plus formé pour gérer les situations

de crise et les comportements humains (comportement des passagers et aussi leur propre comportement). Il s'agit aujourd'hui de la formation spéciale V/2 de STCW (les précédentes formations V2 et V3 ont été bizarrement réduites à une seule dans STCW 2010 qui est en vigueur depuis le 1er janvier 2012 !)

Ces formations sont délivrées dans des centres agréés par les membres de l'OMI, mais même si le contenu est complet, la réalité et l'efficacité de la formation restent aléatoires dans certains centres et pas uniquement aux Philippines ! Nombre de membres du personnel hôtelier sont titulaires du certificat idoïne, mais semblent totalement ignorer de quoi il s'agit dès qu'on vérifie un tant soit peu leur compétence au cours des exercices ou au cours des audits internes ISM. Lors des exercices, il est rare de voir le personnel bien préoccupé ou même conscient de la diversité des réactions possibles des passagers ou des autres membres d'équipage. Les bons formateurs pour ces formations pointues sont malheureusement rares et les aides de simulation bien insuffisants. La profession va certainement rapidement investir dans la simulation et la réglementation va, je pense, aussi évoluer vers une certaine obligation de cette simulation.

En complément, une formation à la gestion des ressources humaines (CRM- Crew Resource Management) obligatoire dans l'aviation depuis longtemps, a été introduite dans STCW 2010 (appelé encore amendements de Manille) sous une forme minimale de BRM (Bridge Resource Management) ou ERM (Engine Room Resource Management). Il semble donc que les marins soient encore considérés, par les membres de l'OMI, comme incapables de comprendre vraiment cette gestion du facteur humain car la formation a été réduite à sa plus simple expression : d'un cours de 30 heures en aviation, on est passé à un contenu de quelques heures à peine dans le maritime (5 fois moins)!

Si la tendance générale des armateurs internationaux est trop souvent de faire le minimum de ce qui est obligatoire, il faut reconnaître que certains armateurs français de paquebots et de ferries ont assuré de ce côté-là ... J'ai vu des équipages entiers du capitaine au cuisinier venir en formation gestion des situations d'urgence ! Bravo ... si tout le monde faisait comme cela !

En conclusion, les marins sont capables d'assimiler toutes ces formations liées aux réactions ou ressources humaines... ces formations peuvent être effectuées à un coût raisonnable au cours d'un embarquement par des officiers de la Compagnie spécialisés ou par l'embarquement d'un formateur. Les meilleurs armateurs le font !

#### LANGUE DE L'ÉQUIPAGE VERSUS LANGUE DES PASSAGERS

Sur tous les navires aujourd'hui une langue de travail doit être fixée par la Compagnie ou le capitaine. Chaque membre d'équipage doit être à même de comprendre et, pour ceux qui sont en charge de la sécurité des autres, de **donner des ordres et instructions** et de faire **rapport** dans la même langue (réglementation SOLAS). Avec un équipage de plus de 30 nationalités et de 6 ou 7 langues maternelles différentes, l'anglais s'impose mais pour se faire comprendre et donner des ordres à des passagers de 6 ou 7 langues (souvent différentes de celles de l'équipage) qui ne parlent pas obligatoirement anglais !... comment fait-on?

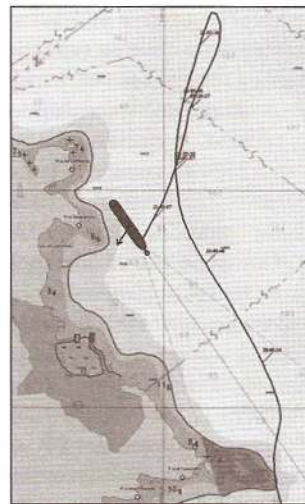
Rassurez-vous, pour rassembler et ou embarquer les passagers dans un brouhaha d'alarmes ou les hurlements du vent ou les cris des passagers, le langage des signes reste encore le meilleur moyen (body language)... nous conseillons aux membres d'équipage de se comporter comme des sémaphores (technique bien connue) !

#### LE COMPORTEMENT DU NAVIRE ACCIDENTÉ

Il semble que le navire ait continué sur son erre jusque dans le Nord du port de Giglio et ait tenté de revenir ensuite devant l'entrée ... ce qui était intelligent. Il apparaît malheureusement que le navire a été incapable d'éviter l'enrochement Nord du petit port ! Même s'il avait ses propulseurs, il ne pouvait pas apparemment éviter les roches. Une des solutions était peut-être de mouiller les deux ancres

au plus tôt après l'accident ou de venir s'échouer dans l'entrée du petit port ?

En fait, à trop tarder, le capitaine du navire n'avait plus beaucoup de solutions ! Le fait de venir sur les roches a peut-être provoqué d'autres brèches à tribord laissant le navire sans aucune possibilité de redressement et le conduisant ainsi à sa perte totale. Ouvert comme il est, le navire ne devrait pas chavirer, il glissera certainement le long de l'enrochement du fait du poids de l'eau embarquée et se posera totalement ou en partie sur le fond à demi-immérgé, il ne devrait pas couler ni chavirer en première approximation.



#### LE COMPORTEMENT DU CAPITAINE DU NAVIRE

Un capitaine de navire est quelque part, comme tout manager, un spécialiste de la gestion des risques. Un plan de route (passage plan) obligatoire est élaboré, validé par lui-même où tous les risques de la navigation prévue ont été pris en compte. Toute modification de ce plan de route est ensuite possible selon la décision du capitaine du navire ou de son représentant sur la passerelle c'est-à-dire l'officier de quart (pour éviter une collision par exemple) mais doit être accompagnée automatiquement d'une nouvelle analyse de risque. Pour effectuer «l'inchino» traditionnel (qui ne figure apparemment pas sur le passage plan), le Commandant SCHETTINO s'est apparemment basé sur sa connaissance des lieux ! On croit rêver : raser les cailloux sans une procédure particulière utilisant toutes les ressources humaines et techniques du navire est complètement sidérante ! Si le capitaine veut quand même naviguer à vue de nez, la distance de la pointe aurait dû être par exemple annoncée toutes les 10 secondes par l'officier de quart qui reste en doublure du capitaine !

Ensuite, oui je considère qu'il a tenté de sauver ses passagers en se rapprochant du petit port ! Avait-il ses deux ancres à l'eau ? Une autre possibilité aurait été de mouiller l'ancre de croupiat (ancre arrière) mais par malheur... il n'en avait pas (chanson connue !)

D'autre part on reproche au capitaine d'avoir quitté le navire, il se défend déjà et j'approuve quand il dit, me semble-t-il, que sur une passerelle à 40° où plus rien ne marche, qu'il ne pouvait rien faire et qu'il fallait mieux être à terre et tenter d'y coordonner les secours. Il aurait quand même pu coordonner ou participer aux secours depuis une embarcation de service du port avec des moyens de communications fournis par ce même port et signaler aux plongeurs les endroits du navire ou des passagers pouvaient s'être réfugiés!

Que s'est-il passé chez lui ? Trop de stress certainement et peut-être une sidération consécutive aux conséquences de son erreur ? Tout capitaine d'un navire aussi magnifique qu'il soit, reste un homme avec ses qualités et ses ... faiblesses aussi malheureusement !

#### LE COMPORTEMENT DE LA COMPAGNIE

Le Cdt SCHETTINO, il faut l'admettre, était quand même quelque part un «kamikaze» dont les tendances auraient dues être repérées par la Compagnie COSTA. Apparemment l'habitude de venir raser les cailloux pour saluer la terre était bien « ancrée » (si je puis dire) dans les habitudes des paquebots de cette Compagnie... et rien n'apparaissait jamais évidemment sur les « passages plannings » ni, je suis prêt à parier, dans les journaux de passerelle ! S'approcher autant des cailloux revient pour un commandant de bord d'Airbus 380 à raser les gratte-ciels de la DEFENSE !

D'autre part, raser les cailloux de nuit n'est pas pour l'agrément des passagers (de nuit on ne voit pas grand-chose des contours de la

terre, si ce n'est des lumières ici et là !) mais bien pour l'agrément des populations à terre ! (c'est vrai, un grand navire totalement illuminé, tout près, c'est très impressionnant !). En fait, on peut le faire ... en respectant la distance de sécurité (voir ci-dessus) ! N'y a-t-il pas eu ici d'autre part une compétition entre capitaines ou entre navires... cause de comportements irrationnels dans beaucoup de cas de naufrage (Snekkar-Artic par exemple?)

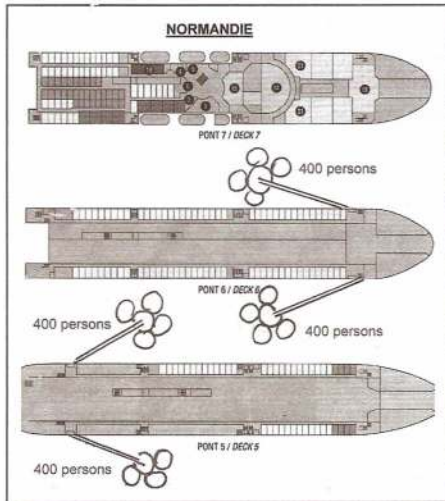
Aujourd'hui, ces comportements inadmissibles auraient dû être analysés lors des audits ISM et traités comme non-conformités majeures et donc proscrits ! Si le management de COSTA en charge de l'ISM laissait faire... il est complice ! Et l'administration Italienne aussi car elle aurait dû retirer immédiatement le DOC (Document of Compliance) de la Compagnie ! D'aucuns - les survivants du scepticisme vis-à-vis de l'ISM par exemple - vont encore me dire que le code ISM c'est bidon ! Dans son application, oui souvent et pas uniquement sous pavillons exotiques... la preuve !

En conclusion, dans ce cas, les responsabilités sont à rechercher aussi dans le management de la Compagnie et dans les contrôles du pavillon ou de la classe (agissant en lieu et place du pavillon).

#### LE COMPORTEMENT DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE LORS DE L'ÉVACUATION

On a déjà parlé des formations spéciales des navires à passagers pour tous les membres du personnel en charge du rassemblement des passagers en cas de situation d'urgence. Être formé c'est bien, rester compétent et s'occuper des autres... ce n'est pas facile quand on est stressé soi-même au-delà de ses propres capacités physiques et mentales ! On peut s'entraîner bien sûr ! La préparation à l'évacuation est effectuée régulièrement par tous les membres d'équipage au cours des exercices et des entraînements. Ce ne sont pas des opérations sans risques (ref : Accident du «CMA CGM Christophe Colomb» il y a peu de temps,) il est donc hors de question de prendre plus de risques que nécessaire pour faire

les tests et essais. Comme les militaires, nous faisons tous une évaluation de risques avant toute opération avec les embarcations et/ou les MES (la dernière fois que j'ai essayé à quai, en déploiement réel, un MES/toboggan d'évacuation, il m'a fallu appeler l'ambulance du SAMU à 2 reprises !). Il est donc hors de question d'envisager une simulation en réel d'une évacuation des passagers et à plus forte raison avec 12° de gîte !... **combien vais-je en tuer cette fois-ci ?**



Que nous reste-t-il ? La simulation est beaucoup critiquée mais elle sera notre seule possibilité de simuler le rassemblement avec le nombre de passagers maximal et avec une possibilité de simulation de mauvais temps (roulis, tangage), d'une situation d'urgence collatérale comme un incendie (cf paquebot ANTILLES) et d'une gîte réglementaire SOLAS ou supérieure ! (Je ne sais pas si le logiciel EXODUS V 30 de l'Université de Greenwich, qui simule l'évacuation, possède la possibilité de simuler une gîte importante)

Nous devons rappeler qu'avant d'accepter les MES (toboggans ou chutes) et notamment de vérifier que l'on peut évacuer le navire et ses passagers en 30 minutes chrono, l'administration du pavillon peut demander un essai d'évacuation en réel. Pour les raisons évoquées plus haut et peut-être aussi pour des conditions d'assurance, la Compagnie et le chantier trouvent généralement un accord avec une école militaire (ou un lycée maritime et aquacole) du coin pouvant fournir 200 personnes qui évacueront par exemple pour un MES de 400 personnes. On mesure le temps pris pour le déploiement et l'évacuation des « 200 » et ... on multiplie par deux ! Il est en effet entendu que tous les moyens d'évacuation sont utilisés en même temps, cqfd ! Mais... nos « cobayes » ont été briffés sur la procédure avant l'exercice et informés qu'il ne s'agissait pas d'une compétition à savoir qui serait le premier en bas ! Enfin ils ont tous 20 ans et sont en pleine condition physique (les vieux colonels ne sont pas là !) Bon ça passe... car comment faire autrement ?

La seule solution reste la simulation informatique et l'effort des concepteurs pour des scénarii réalistes sera très apprécié... alors tous à vos machines et que le meilleur gagne... je sens un marché qui va s'ouvrir qu'on le veuille ou non !

**NB : A ma connaissance, il y a un membre d'équipage parmi les victimes de l'accident – un garçon Péruvien. Il semble donc que tous les autres membres d'équipage aient quitté le navire avant les derniers passagers.**

*Il y avait pourtant des membres d'équipage dans leurs cabines, et certains devaient dormir, car devant prendre le quart à minuit ou à 4 heures du matin. Et que dire des cuisiniers qui se reposaient avant d'attaquer vers 5h du matin la préparation des petits déjeuners pour 5.000 personnes ! Leurs cabines sont certainement tout en bas et sur l'arrière, près des groupes électrogènes ... avec les passagers de 3<sup>ème</sup> classe ! (je plaisante, quoique...)*

*Le fait qu'il n'y ait qu'une victime parmi l'équipage prouve au moins qu'eux savaient quoi faire, et comment évacuer alors qu'à peu près toutes les embarcations ont été mises à l'eau (sauf deux, je crois). Se sont-ils occupés des passagers perdus dans les fonds ? Seule l'enquête nous le dira !*

#### LES MOYENS D'ÉVACUATION

La convention SOLAS permet le panachage des types de moyens d'évacuation : embarcations rigides couvertes, MES, radeaux individuels. Le choix du panachage est laissé aux armateurs dans le cadre quand même strict du nombre de passagers pouvant être évacués de chaque côté (nombre qui n'est pas de 100% comme vous le savez !) et avec l'accord de l'administration du pavillon de neuvage du navire c'est-à-dire à la construction.

Aujourd'hui on peut avoir un grand paquebot comme le COSTA CONCORDIA avec la majorité des moyens sous forme d'embarcations de 150 personnes mais pas de MES (toboggans ou chaussettes) mais quand même quelques radeaux obligatoires. Avec 4 MES (2 de chaque côté avant et arrière comme sur NORMANDIE ou les autres), je pense sincèrement que le Cdt Francesco SCHETTINO aurait pu évacuer ses passagers plus facilement et plus tôt peut-être et ainsi éviter blessures et peut-être noyades. Récemment de gros ferries viennent d'être mis en service avec plusieurs MES mais... sans aucune embarcations de sauvetage, uniquement les canots de secours rapides (SPIRIT OF BRITAIN et SPIRIT OF FRANCE) ! L'analyse de risques effectuée a dû être convaincante car l'administration britannique l'a validée !

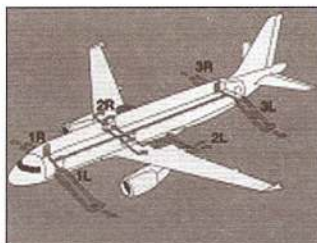
## L'INFORMATION DES PASSAGERS EN GÉNÉRAL

Du fait des langues différentes entre les passagers et la langue de travail du navire, la réglementation internationale (SOLAS III reg 8) exige que des instructions claires doivent être communiquées dans la langue ou les langues requises par l'administration du pavillon et en anglais.

Ceci est en général bien assuré par toutes les compagnies de ferries ou de paquebots. En effet c'est facile et pas cher. On retrouve donc dans toutes les cabines, dans les lieux de rassemblement et les autres espaces publics, des informations sous forme de placards bilingues : langue du pavillon et anglais. Deux langues sur un panneau ça va, mais plus, cela deviendrait «illisible» pour le passager et aussi complètement inesthétique dans une déco soignée ou à thème ! En effet pour que tout le monde puisse lire les instructions en situation de stress, il faut que les lettres soient suffisamment grandes tandis que les dessins restent recommandés. Le problème semble résolu pour l'OMI mais pas pour nous ! Quand nous avons des passagers Espagnols, Italiens, Portugais, Allemands, Arabes ou Russes, le problème n'est pas résolu du tout. On ne peut pas exiger que tous les passagers parlent un minimum d'anglais sécurité comme les membres d'équipage !!! Bon, rajouter une information en espagnol dans le garage du ferry de la ligne d'Espagne c'est facile ! Mais pour les autres ?

Beaucoup de compagnies ont donc investi – malgré que ce ne soit pas obligatoire – dans des petits dépliants «d'information sécurité et urgences» bilingues (la deuxième langue est fonction de la ligne) et tiennent à la disposition des passagers la même information en d'autres langues courantes sur la ligne. Une information/diffusion adéquate sera faite dans les locaux à passagers à plusieurs reprises au début du voyage. Même si ces dépliants donnés à tous les passagers lors de l'embarquement comportent une petite partie commerciale, leur efficacité est reconnue mais le prix assez élevé... pensez donc aux millions de passagers transportés !

Ces petits dépliants ont été bien étudiés mais souffrent encore d'un défaut à mon avis : si les points de rassemblement y figurent, par contre les moyens d'évacuation n'y figurent généralement pas ! Pourtant ce ne serait pas très compliqué et pas plus cher ! Dans les avions vous avez devant vous la «safety card» équivalente mais où apparaissent les toboggans déployés ! De plus, et cette fois de manière réglementaire, une annonce sécurité doit être effectuée pour les passagers - à partir du moment où il y a ne serait-ce qu'un seul nouveau passager-immédiatement avant ou après le départ (elle est faite en général durant la manœuvre de départ).



**NB :** les petits dépliants ne remplacent pas cette annonce obligatoire !

**Efficacité des informations :** Pour avoir beaucoup observé les passagers durant l'annonce sécurité, je peux dire que même si elle est bien faite, la grande majorité des passagers n'écourent pas ! Tout à fait comme dans l'avion, combien de passagers, pourtant «captifs», écoutent le briefing et regardent l'hôtesse qui se remue devant eux ... pas beaucoup n'est-ce pas ? Pour contrer ce désintérêt d'une annonce sécurité faite au milieu d'autres annonces, des bornes/écrans TV ont été installés dans les endroits publics et des vidéos y sont montrées en boucle.

**Résultat :** je ne suis pas sûr que tout le monde a bien enregistré le message... interviewés après un accident, vous avez toujours un important pourcentage de passagers qui déclarent n'avoir rien entendu du tout !

## COMMUNICATIONS EN SITUATION DE CRISE

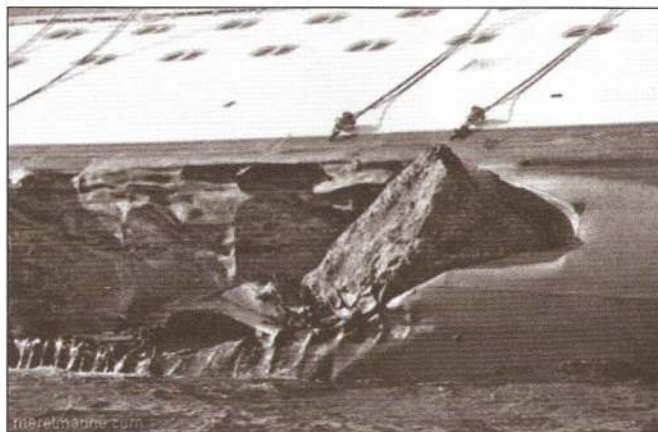
C'est ici le plus difficile assurément. La question est simple : comment communiquer en situation de crise ? Le Capitaine, qui a vraiment autre chose à faire, doit-il communiquer sur la diffusion générale tous les quarts d'heure ? Il est, et c'est normal, stressé par la situation, ne va-t-il pas communiquer son stress à tout le monde via une voix pas facile à maîtriser ? Il lui faudra de plus le faire en deux langues dont une au moins n'est pas sa langue maternelle ! Pourtant la voix du Capitaine est indispensable en situation d'urgence et si la communication effectuée est bien maîtrisée, ce sera un élément important de prévention de la panique tant redoutée.

Les capitaines de navire sont-ils bien préparés à ce genre d'exercice ? Beaucoup de compagnies de navires à passagers, en dehors de toute obligation, mais par pur bon sens, envoient leurs capitaines et seconds-capitaines en formation pour cela. Mais est-ce suffisant ? Je conseille toujours à ces capitaines et seconds capitaines de s'entraîner à parler dans ce «maudit» micro ...car croyez-moi ce n'est pas facile... vous êtes bien seul devant votre microphone à la passerelle de votre bateau ! S'entraîner oui, mais comment ? ...tout simplement par exemple en annonçant après le départ, lorsque les conditions de navigation le permettent, la bienvenue aux passagers et leur annoncer une traversée superbe ou un peu agitée ! Cette procédure est en vigueur chez P&O par exemple depuis plus de 20 ans et dans presque toutes les compagnies aériennes ! Lorsque vous entendez le «Captain speaking» peu de temps après le décollage, ce n'est pas parce que le Commandant de bord est sympa mais parce qu'il s'entraîne à parler à ses passagers et en au moins 2 langues au cas où ! Il n'a pas le choix d'ailleurs ...c'est une obligation !

Dans le cas du COSTA CONCORDIA, il a été rapporté que les annonces étaient enregistrées. Ce doit être vrai du moins pour les premières annonces d'urgence. En effet, au début de la situation d'urgence, on privilégie la diffusion d'une annonce pré-enregistrée car le capitaine ou son adjoint sont bien trop occupés par ailleurs. L'idéal est un appareil de diffusion contenant l'annonce correspondant aux 3 ou 4 scénarii majeurs à savoir incendie, collision, échouement/talonnage et homme à la mer ! Je vous passe les détails de la méthode et du texte mais il est important que les annonces soient faites par la voix du ou des capitaines assurant à tour de rôle le commandement du navire et donc enregistrées d'une manière professionnelle ...chaque capitaine embarquera donc avec sa clé USB !

## LE PROBLÈME DU «RASE-CAILLOUX»

C'est quelque chose qu'on ne peut éviter et parfois cela permet de naviguer à l'abri du mauvais temps (moindre fatigue du navire et meilleur confort de ses passagers) ou gagner quelques milles... c'est toujours cela de pris pour la planète ! La navigation dans ces passages resserrés est délicate c'est vrai, mais pas plus que le fait de rentrer ou sortir d'un port ! Par exemple la rentrée au port de ST MALO est nettement plus délicate que de passer le Raz de Sein principalement du fait d'un fort courant de marée traversier au Grand Jardin ! Pour être passé de très nombreuses fois par le chenal



du Four et le Raz de Sein, je confirme qu'ils peuvent être empruntés par des navires à passagers moyens jusque 200m de long (COSTA CONCORDIA en faisait près de 300 !) en prenant les précautions habituelles du chenalage en passages resserrés.

Il y a quand même une limite et je ne vois pas pourquoi on s'amuserait à passer dans les chenaux de la pointe du Toulinguet (près de CAMARET) par exemple ou par d'autres encore plus étroits... sinon pour une raison de compétition entre deux capitaines ou deux navires ou deux compagnies !... c'est du comportement kamikaze qui ne servait à rien sinon à soigner paraît-il l'ego de certains !

#### LES LEÇONS QU'ON POURRAIT TIRER DE CET ACCIDENT

Sans attendre les résultats de l'enquête, les premiers retours d'expérience sont évidents :

- Comportements inadéquats de certaines compagnies, tant à terre qu'à bord. Le système de management de la sécurité de la Compagnie COSTA CROISIERE, vérifié par la maison mère, aurait dû stopper les mauvaises habitudes prises. Le système est donc à revoir et je crois que l'américaine CARNIVAL (propriétaire de COSTA CROISIERE) a décidé une revue complète chez elle et dans ses filiales. C'est bien le moins qu'elle puisse faire mais elle devra renforcer ou ajouter une évaluation possible des risques de comportements dangereux de ses capitaines (près de 100 paquebots en service quand même !) et en même temps mieux former ces mêmes capitaines à la gestion des risques de leur métier (CRM, leadership, communication en situation de crise, etc...) - la littérature existe, les cours aussi, alors ?
- La simulation des évacuations devra être améliorée et devra être rendue obligatoire ainsi que le cours correspondant pour tous les membres d'équipage. A cette occasion une nouvelle visite ciblée de l'EMSA (European Maritime Safety Agency) aux écoles de formation de certains pays gros fournisseurs de marins serait bénéfique (l'OMI n'a toujours pas de pouvoir réel là-dessus, comme dans de nombreux autres domaines d'ailleurs !).

- Maintenir l'autorisation d'accès aux chenaux côtiers jusqu'à une certaine longueur pour les navires très manœuvrant, mais mettre en place une licence de pilotage obligatoire pour ces chenaux avec évidemment possibilité pour les capitaines d'acquiescer cette licence renouvelable comme les autres licences de ports.
- Pour les paquebots, le panachage des embarcations (qui servent aussi à aller à la plage !) et des MES/toboggans (j'ai moins confiance dans les chaussettes !) devrait entrer dans la SOLAS c'est à dire que cela devienne obligatoire pour les nouveaux paquebots.
- Un amendement à STCW devrait être préparé pour amplifier la gestion des ressources humaines à bord (CRM) et l'adjoindre à une formation gestion de crise et comportements humains améliorée et étendue à tous les marins. Une application rapide devrait être mise en place.
- Exiger dans SOLAS une formation complémentaire pour les capitaines et seconds-capitaines des navires à passagers pour communications en situation de crise et pratique quotidienne du «Captain speaking» obligatoire.

#### EN CONCLUSION

Une enquête est en cours comme l'exige la convention SOLAS (I/21) et la réglementation Européenne (ED 2009/18). Elle est réglementairement diligentée par l'administration Italienne et son équivalent de notre BEA. Je ne sais pas si ce dernier a été invité à y participer ... il y a quand même des Français qui sont morts dans ce naufrage ! D'après la réglementation, nous pourrions faire des commentaires seulement (code of practices- MSC-MEPC.3/Cir.2- en vigueur depuis le 1er Janvier 2010 !). J'espère que le rapport d'enquête sera exhaustif, mais je ne suis pas vraiment sûr que tous les membres des commissions d'enquêtes aient toute l'indépendance requise. Personnellement, je reste orphelin d'une unité d'enquête au sein de l'OMI, composée de vrais spécialistes du monde entier recrutés par l'OMI elle-même... comme le propose la NORVEGE depuis longtemps !

Cdt B. APPERRY

Expert Maritime ISO/ISM/ISPS - mars 2012

## Colloque MARISK NANTES, 26-27 JANVIER 2012

*Près d'une centaine d'intervenants et un nombre important de participants, dont des étudiants de l'ENSM, ont participé à la 4<sup>ème</sup> édition de MARISK (Maritime Risk) sur le thème «sûreté et sécurité» : un mariage de raison.*

#### BILAN EUROPÉEN DES AUDITS DE SÛRETÉ DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

Le chef d'unité adjoint à la DG «Mobilité et Transport» de la Commission européenne, Christian Dupont, a présenté un tableau qu'il estime satisfaisant du bilan des inspections européennes de sûreté maritime. Il a rappelé l'importance de la directive 2005/65/CE du Parlement et du Conseil européens relative à l'amélioration de la sûreté des ports qui complète les mesures adoptées avec le règlement CE/725 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires. Le champ d'application du règlement, qui a fait entrer le code ISPS dans la législation communautaire, est limité aux mesures de sûreté à bord des navires et à l'interface immédiate entre le port et le navire. La directive a étendu le dispositif à l'ensemble de l'environnement

portuaire, où elle est applicable depuis 2007. Le règlement et la directive forment ainsi un cadre réglementaire pour la protection du lien maritime de la chaîne logistique du transport contre les risques et les menaces d'attentat. Ce cadre communautaire garantit ainsi un niveau de sûreté élevé et identique dans tous les ports européens. Pour C. Dupont, le règlement est en général bien appliqué, cependant «on peut mieux faire», mais la directive souffre de retards dans sa transposition.

#### LE TERRORISME MARITIME ISLAMISTE

La récente thèse de doctorat de Hugues Eudeline sur le «terrorisme maritime et les flux énergétiques internationaux», fait ressortir l'importance d'un terrorisme maritime, certes moins apparent que les attentats terrestres beaucoup plus spectaculaires

res et fréquents. Ce terrorisme, le plus souvent confondu avec la piraterie, s'en différencie clairement par les objectifs poursuivis. Il s'inscrit dans le cadre d'une lutte politique alors que la piraterie relève du banditisme. Obéissant à une stratégie visant à perturber les flux d'échanges internationaux, il crée un état d'incertitude latent en vue de déstabiliser les populations de façon à atteindre des objectifs politiques.

C'est depuis les événements du 11 septembre 2001, après l'attaque dans les sous-sols du World Trade Center en 1993 par Ramzi Yousef (6 morts et un millier de blessés), que le mouvement al-Qaïda va présenter comme la menace la plus importante pour le commerce international en raison de sa stratégie mondiale. Pour Oussama Ben Laden, le pétrole de «richesse islamique» va devenir la cible principale

C'est ainsi que le 6 octobre 2002 une embarcation chargée d'explosifs heurte par tribord le navire pétrolier Limburg, navire récent à double coque, se déplaçant à faible vitesse à proximité du terminal Mina-al-Dabah (Yémen). L'explosion a eu lieu à l'endroit d'une cuve chargée, provoquant un violent incendie. Le navire doit être abandonné, la perte est évaluée à 60 millions de dollars. L'attentat est revendiqué par al-Qaïda

L'exemple de la piraterie somalienne, qui a développé une capacité à agir très loin des côtes en se dotant de navires-mères et des tactiques efficaces d'approches des grands navires en route libre, à l'exemple de la prise du superpétrolier saoudien Sirius Star en 2008, peut aussi être utilisé à des fins politiques.

Les ports sont des sites côtiers sensibles susceptibles d'être l'objet d'une menace terroriste qui utiliserait la mer en surface, au moyen d'embarcations suicides, ou sous la surface, avec des plongeurs. En France, le projet Secmar vise à réaliser un prototype d'une détection d'intrusion sur les terminaux de Fos sur mer.

#### CITADELLE SUR NAVIRE DE COMMERCE

L'idée de construire des «citadelles» au cœur des navires de commerce, recommandée par l'OMI, est une des solutions pour se prémunir contre la piraterie maritime.

Dans la piraterie moderne, la monnaie d'échange n'est plus la marchandise, mais l'otage. La citadelle permet à l'équipage de se réfugier dans un endroit sûr et de gagner du temps en attendant les secours. Il est même possible de garder le contrôle du navire en y transférant des instruments de navigation.

Les industriels spécialistes du blindage et des systèmes de protection ont envisagé plusieurs emplacements de la citadelle : la passerelle, qui présente l'inconvénient d'un trop grand espace vulnérable – la salle des machines, trop évident. Leur choix s'est porté sur un endroit banalisé et discret à l'intérieur du navire, équipé d'une porte résistant aux effractions et aux balles, d'une issue de secours, d'un système de filtration de l'air pour que l'équipage ne se fasse enfumer et de systèmes de communication et éventuellement de toilettes, d'eau et de nourriture. On peut même ajouter l'installation d'une citadelle factice sur laquelle les pirates vont se focaliser.

Les citadelles ne font cependant pas l'unanimité. Les pirates savent s'adapter, et devant des portes blindées, monter à bord avec des explosifs pour les faire sauter.

#### SÛRETÉ ET SÉCURITÉ D'UN SITE TERMINAL MÉTHANIER

Le directeur technique du terminal méthanier de Montoir (Grand port maritime de Nantes Saint Nazaire), géré par ELEN-GY, filiale à 100% de GDF Suez, a présenté le management de

la sûreté et de la sécurité du dit terminal. Le GNL est un gaz naturel liquéfié à -160°, son coefficient d'expansion est évalué à 600 (1 m<sup>3</sup> GNL = 600 m<sup>3</sup> de gaz). La capacité de réception du terminal de Montoir s'établit à 270 000 m<sup>3</sup>, et sa capacité annuelle à 10 milliards de m<sup>3</sup>, soit 10% de la consommation nationale annuelle.

Les fonctions essentielles d'un terminal méthanier sont la réception et le déchargement des navires, le stockage du GNL, la transformation du GNL en gaz naturel, et l'émission de ce gaz naturel sur le réseau de transport national.

L'industrie du GNL est très sûre, son caractère propre et les mesures de sécurité prises rendent les accidents particulièrement rares. Le site relève de la classification Seveso II, classement visant à la protection de l'environnement, et est soumis aux dispositions de l'arrêté du 10 mai 2000 relatif à la prévention des accidents majeurs, qui impose la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité (SGS). Le management de la sécurité au terminal de Montoir fait l'objet d'actions permanentes sur le site, des exercices de sécurité sont régulièrement réalisés.

La mise en application du Code ISPS en 2004 a imposé aux terminaux portuaires des mesures pour renforcer la sûreté. Le code ISPS a en outre introduit en 2007 la notion de ZAR (zone d'accès restreint) créée dans toute installation portuaire dédiée entre autres à l'accueil de navires gaziers. Le terminal de Montoir a appliqué les dispositions de l'arrêté préfectoral relatif aux ZAR en mettant en place les mesures exigées : clôtures périmétriques, contrôle aux accès, port d'un titre de circulation (badge), habilitation des personnels, vidéo-surveillances, contrôles de sûreté, gardiennage H/24, protection périphérique. Le terminal méthanier de Montoir est le parfait exemple d'une intégration sûreté/sécurité.

#### LA SÉCURITÉ FACE AU GIGANTISME

L'accroissement de la taille des navires, phénomène constant de l'histoire contemporaine des transports par voie de mer, a particulièrement touché deux secteurs que sont les paquebots de croisière et les porte-conteneurs. A l'heure actuelle, il n'existe pas de limites techniques à l'accroissement de la taille des navires, le savoir faire des ingénieurs se révélant économiquement incontournable à moyen terme. Le modèle économique actuel repose en effet sur deux éléments, le coût de l'énergie, qui se renchérit sur le long terme, et le différentiel de salaires entre zones de production et zones de consommation en réduction sur le long terme.

Ce phénomène a conduit Madame Françoise Odier, juriste maritime bien connue, à se livrer à quelques réflexions sur les aspects positifs de ces nouvelles données et aussi sur leurs freins et leurs limites, et à dégager des solutions possibles pour l'avenir.

Les aspects positifs se manifestent sur le plan économique et commercial par l'efficacité des économies d'échelle qui ont conduit à réduire le coût du transport maritime. Sur le plan environnement, la réduction du nombre de navires est un facteur de diminution de la pollution, et les améliorations apportées à la construction de ces navires géants modernes contribuent à la préservation de l'environnement (réductions de consommation, contrôle des émissions de gaz...). Enfin les énormes capitaux que représentent les très grands navires poussent les armateurs à s'assurer de la qualité de leurs grosses unités. On peut ajouter aussi que de plus gros navires signifie aussi moins de navires et donc moins de risques d'accidents.

Les premières limites au gigantisme sont d'abord d'ordre logistique. Les limites portuaires sont en effet nombreuses : contraintes de tirant d'air et de tirant d'eau, espaces d'évitage, adaptation des pré et post acheminements, capacités de manutention, de parcs de stockage... Plusieurs ports se sont adaptés à ces exigences, tels en Europe, Rotterdam, ou de nombreux ports en Extrême-Orient, mais la limitation portuaire est une vraie limite qui ne sera surmontée que par des investissements très importants. En second lieu, il semble très difficile de faire face à un naufrage de paquebot de 9 000 passagers ou d'un porte-conteneurs de 15 000 EVP, un seul État n'étant certainement pas en mesure de maîtriser un tel événement. Enfin la taille des très grands navires renchérit leur prix, augmente le capital assuré, et entraîne pour les assureurs des engagements toujours plus importants et de nouvelles protections en réassurances, d'importants besoins de capitalisation et pose la question de leur propre solvabilité.

En contrepartie, Madame Odier a énoncé plusieurs mesures sur le plan de la sécurité maritime à prendre par les armateurs. En premier lieu envisager une évaluation globale du risque prenant en compte l'ensemble des événements qui peuvent se produire. En second lieu, prévoir la formation des hommes, le rôle de l'équipage étant primordial, et une formation psychologique, à l'exemple de l'aviation. Enfin réaliser des exercices systématiques de simulation de crise. Sur le plan de la prévention avant accident, plusieurs pistes ont été suggérées : rendre le pilotage hauturier obligatoire dans certaines zones, étudier l'adaptation de la vitesse dans certains passages ou détroits, affiner la régulation du trafic, rendre obligatoire la présence de 2 veilleurs à la passerelle, généraliser les grues et portiques équipées de systèmes de pesée, généraliser les équipements de grèements de remorquage d'urgence...

En conclusion, le principe de précaution ne doit pas tarir le désir d'entreprendre, mais doit justifier une prudence accrue.

Le délégué du Secrétariat général de la mer, Michel Babkine, a décliné les procédures internationales d'assistance et de sauvetage applicables aux navires et particulièrement aux navires à passagers, en insistant sur l'importance du facteur humain.

Le président de l'Institut maritime de prévention, Georges Touret a cité le commandant Charles Claden, commandant de l'abeille Bourbon pour qui la culture du risque zéro ne peut se concevoir qu'avec une culture de la sécurité et du sauvetage, ajoutant « qu'il faut toujours penser l'impensable », en référence au Prestige dont le système de remorquage par l'arrière était inexistant. Pour G. Touret la gestion des effectifs des navires à passagers est défaillante, et devrait l'être à deux niveaux, mille personnes ne possédant pas la même langue. Et pourquoi pas une agence de notation ?

## LA CATASTROPHE DE DEEP WATER HORIZON

Pour Xavier Michel, chercheur à l'université de Nantes, la prise en charge du risque se doit d'être globale même s'il est constant que le risque zéro n'existe pas. La culture sécuritaire doit être basée sur la notion de «risque acceptable», concept opposé au principe de précaution et qualifié d'indiscipliné par nature, tant au niveau de l'individu que celui de la société.

Le professeur Ndende, de l'université de Nantes, a tiré les premières conclusions de la catastrophe de Deep Water Horizon afin que les enseignements retenus puissent être mis à profit, dans l'intérêt de la gestion des affaires maritimes internationales

Deep water Horizon était une plate-forme louée par BP pour

forer dans les eaux territoriales du Golfe du Mexique. Par son ampleur et sa durée, l'explosion de la plate-forme le 20 avril 2010 a engendré une marée noire de grande envergure pendant 87 jours.

Les Etats-Unis ont adopté «l'Oil Pollution Act (OPA)» pour indemniser les victimes de marées noires. Cet Act, dont la garantie financière est complétée par un fonds «L'Oil Spill Liability Trust Fund (OSLTF)» inclut une limite maximale de 75 M\$ en responsabilité civile pour les dommages que BP pourrait être forcée de payer outre le nettoyage du pétrole, qui reste sous sa responsabilité. Le montant de 75 M\$ est à comparer avec les 350 milliards \$ de bénéfice de BP. Cet accident a démontré les limites des plafonds d'indemnisation définis par l'OPA. La limitation de responsabilité ainsi définie peut conduire à une indemnisation insuffisante des victimes ainsi qu'à l'absence de dissuasion du pollueur.

Le rapport de la commission d'enquête sur l'accident a conclu que l'explosion du puits aurait pu être évitée et que les manquements constatés remettent en cause la culture du risque de l'ensemble de l'industrie.

## IMPACT DU TRANSPORT MARITIME SUR L'ENVIRONNEMENT

Jean-Claude Amiart, de l'université de Nantes, a passé en revue les différentes pollutions de l'environnement dues aux navires : fumées et gaz émis par les navires, eaux de refroidissement, eaux usées, ordures, corrosion des coques, eaux de ballast (espèces invasives)...

La pollution environnementale peut cependant être réduite par les mesures suivantes :

- La réduction des émissions nocives des navires a fait l'objet d'amendements à l'annexe VI de la convention Marpol visant à réduire le taux de soufre dans les carburants de 4,5% à 3,5% en 2012 et 0,5% en 2020. Plus sévère, la directive sur la transposition de Marpol VI en droit communautaire, dite directive soufre, impose la diminution du taux de soufre des combustibles par les navires de 1% aujourd'hui à 0,1% en 2015 dans les zones Baltique, Manche, mer du Nord.
- Utilisation d'anodes en zinc, interdiction de peintures à base de TBT, renouvellement des eaux de ballast, séparateurs à eaux mazouteuses (teneur en hydrocarbures inférieure à 15 ppm)...

## SÛRETÉ ET SÉCURITÉ DES NAVIRES À PASSAGERS

Mme Awa Sam Lefebvre, docteur en droit et chercheur à l'ENSM, a soutenu en novembre 2011 une thèse sur la sécurité du passager dans le transport maritime, dont elle a résumé les principaux thèmes.

La notion de risques gouverne la navigation maritime. Le transport maritime de passagers présente d'importants risques qui sont, à la fois inhérents à son milieu, aux engins utilisés mais encore au personnel de bord. Ces risques sont prévisibles, mais imprévisibles lorsqu'il s'agit de terrorisme. La gestion de ces risques est nécessaire à la prévention pour éviter des catastrophes maritimes telles celles de l'Estonia, du Joola, ou du ferry égyptien Salam Al Boccaccio. Il faut donc protéger le passager en assurant la sûreté et la sécurité de la navigation maritime.

La réglementation du transport des passagers a fait l'objet d'une attention toute particulière de l'OMI et de l'OIT. La

convention Solas a été créée après le naufrage du Titanic, le code ISM (sécurité) après la catastrophe de l'Herald Free Enterprise et le code ISPS (sûreté) après le 11 septembre 2001.

La formation en gestion de crise est rendue obligatoire par la règle V-3 de la convention STCW 95 pour les navires à passagers. Dans la situation du Costa Concordia, les premiers éléments de l'enquête font ressortir une gestion chaotique des opérations d'évacuation et d'abandon du navire. La panique des passagers a été accentuée par celle de l'équipage qui n'a pas mis en place les procédures requises par la réglementation et par la désertion du capitaine. Cette tragique situation s'est déjà produite à bord de l'Explorer le 23 novembre 2007, victime d'une voie d'eau à la suite d'un heurt avec un iceberg. Ce navire, construit en Finlande en 1969, a fait naufrage avec à son bord 118 passagers et 53 membres d'équipage, qui tous ont été sauvés. Le rapport d'enquête a révélé que l'évacuation s'est déroulée dans le plus grand désordre et que le matériel de sauvetage du bord n'était pas adapté.

La convention STCW décrit les compétences que doivent avoir les équipages des navires à passagers. A bord de ces navires, où les effectifs sont très importants, il est capital que la formation et la qualification des équipages soient réelles et conformes aux besoins des passagers en termes d'encadrement.

Toutefois la réglementation, dispersée dans des conventions d'application géographique plus ou moins étendue selon leur ratification par les États, rend la question de sûreté et de sécurité encore plus délicate. Pour Madame Sam Lefebvre, revisiter toute la problématique de la sécurité des passagers revêt une importance capitale. Il s'agira alors de revoir la gestion du risque maritime ainsi que les défaillances de la réglementation en redéfinissant les responsabilités, qu'il s'agisse de celle du transporteur, du constructeur du navire, des sociétés de classification mais encore de l'État du pavillon.

#### **LE NAVIRE DU FUTUR ENTRAÎNE-T-IL UNE DÉRESPONSABILISATION DU BORD ?**

Le navire du futur présente des avantages ; respectueux de l'environnement, plus sûr et plus économe, il a vocation à aider considérablement l'équipage dans sa gestion quotidienne, mais servira-t-il juste d'appui pour le bord ou est-il de nature à entraîner sa déresponsabilisation ?

Le capitaine a un régime particulier, décrit ainsi par le professeur Patrick Chaumette : «de répondant de l'exploitation du navire, de la navigation, des événements de mer, de l'équipage et des passagers, des marchandises, des rapports avec la terre, il est représenté comme maître du navire, agent de l'armateur et auxiliaire de la puissance publique. Ses responsabilités découlent de ses attributions, c'est-à-dire de ses fonctions nautiques et de ses attributions commerciales».

Si son isolement s'est réduit, ses tâches se sont compliquées, particulièrement du fait du telex, de la télécopie et de l'ordinateur, facteurs d'immixtion de la terre dans la vie du bord, modifiant les relations du capitaine avec la compagnie. Sa liberté de choix est limitée par le haut et réduite par le bas.

Si les aides électroniques à la navigation et les automatismes à bord ont considérablement amélioré la navigation, le laxisme de certains pavillons fait que les autorités de terre suivent de plus en plus le capitaine, au moyen de systèmes de contrôle, le LRIT ou l'AIS. On assiste à une réduction des marges de manœuvre du capitaine, sans toutefois changement de son régime juridique. L'approche du navire du futur, le renforcement

des robots conduisent à une réflexion sur un nouveau partage des responsabilités

La responsabilité du capitaine dans l'exercice de l'expédition maritime a été exposée par Emmanuel Cornée de l'ENSM. Le capitaine exerce plusieurs fonctions à la fois techniques, commerciales, légales, publiques et disciplinaires. Si sa principale mission consistant à faire naviguer le navire en toute sécurité, le capitaine a la responsabilité d'assurer l'application des réglementations et de mettre en œuvre les politiques de sécurité à bord.

Mais le capitaine est-il le seul décideur à bord en matière de sécurité ? La question se pose au vu des changements radicaux intervenus depuis quelques années dans les technologies et les modes de gestion du navire. Le code ISM, s'il a cherché à renforcer ses pouvoirs, en contrepartie il a renforcé sa responsabilité : il doit notamment s'assurer que l'équipage est correctement informé, formé et motivé pour effectuer ses missions d'une manière effective et efficace. Le capitaine doit-il supporter seul toutes les responsabilités du bord ?

Madame Françoise Odier nous a présenté les contradictions qui sont le propre de la gestion d'un navire aujourd'hui en matière de la responsabilité de l'armateur concernant la réparation des dommages causés par un accident maritime à la suite d'une catastrophe. La question posée est de savoir qui va assurer la réparation des dommages.

Le propriétaire du navire peut être celui qui exploite le navire ; dans ce cas, il assume un double chef de responsabilité, étant à la fois l'armateur et le transporteur. Il choisit le capitaine du navire, ce dernier représentant une valeur considérable, avec lequel s'établit un climat de confiance, mais qu'il peut congédier. Le propriétaire du navire n'est pas l'exploitant : les financiers (banque ou consortium bancaire) qui ont acheté le navire en confient la gestion à un exploitant que l'on nomme armateur-affrètement.

Si le propriétaire conserve la gestion nautique du navire, il en est l'armateur et désigne le capitaine. Celui-ci peut se trouver face à des obligations contradictoires. L'affrètement à temps dissocie l'armateur/propriétaire de l'exploitant/affrètement, et l'on se trouve ainsi en présence de deux maîtres. Ces contradictions sont le propre de la gestion d'un navire aujourd'hui. Le propriétaire doit faire face aux réparations dues à un accident. Il assume sa responsabilité civile vis-à-vis des tiers, l'environnement, le port, le navire abordé. S'il est en même temps le transporteur, il assume sa responsabilité vis-à-vis de la marchandise.

La responsabilité limitée est fondamentale pour les propriétaires de navires, les assureurs ne pouvant couvrir le risque maritime, incontestable et incontournable, que s'il est limité. Il existe des règles pour y échapper, le transfert de la responsabilité du propriétaire du navire si il est démontré une faute nautique. C'est alors le rôle des avocats du propriétaire de démontrer la faute nautique, qui est donc celle du capitaine. D'où un poids très lourd qui pèse sur le capitaine. Son sens marin doit l'emporter pour justifier l'absence d'une faute nautique, qui va exonérer le propriétaire. Cette fuite du propriétaire face à la conduite du navire pèse lourd sur la fonction de capitaine, déjà mise en cause sur le plan pénal (Code disciplinaire et pénal de la marine marchande). Ce système permet de mettre en œuvre sa responsabilité civile.

Aussi est-ce encore raisonnable pour le navire du futur d'accepter cette mission ?

*René TYL*  
*Membre associé de l'AFCAN*

# STRATÉGIES MARITIMES EN ZONE POLAIRE

Colloque à l'ENSM du Havre les 6 et 7 février 2012 - PREMIÈRE PARTIE

*Organisé par l'ENSM du Havre, le colloque a réuni une centaine de personnes dont la moitié était des élèves de 5<sup>ème</sup> année.*

*Claude Peltier, membre associé de l'Afcan, nous en fait le compte-rendu en reprenant largement des résumés d'intervention remis aux participants.*

**Paul-Louis PAOLI.**

*Spécialiste de l'histoire des explorations polaires.*

*Ancien élève de l'ENMM de Sainte Adresse et même premier Grand Mât de l'école, désigné par ses collègues non pas grâce à ses mérites dit-il mais parce qu'il portait déjà la barbe et que de ce fait, il ferait un bon Neptune.*

En 1534, François 1<sup>er</sup> donnait des instructions à Jacques Cartier pour qu'il trouve une route plus directe vers la chine, par le grand Nord. En 1740, J-B Bouvet de Lozier découvrait dans le Sud du monde connu, une île qu'il croyait être l'avant-garde d'un supposé continent austral. Cent ans plus tard, le capitaine de vaisseau Dumont d'Urville abordait la Terre-Adélie.

Mais, alors qu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, pendant que les américains se disputaient le pôle Nord et que sous l'impulsion de la Société Royale de Géographie de Londres, toutes les grandes nations occidentales se lançaient dans une énorme course vers le pôle Sud encore inviolé, la France tournait le dos à cette compétition.

Découvrir les régions polaires était alors une aventure héroïque, conduite par des hommes peu équipés et livrés à eux-mêmes : Borchgrevink, Nordenskjöld, Drygalsky, Scott, Amundsen, Mawson, Shackleton... La France - ses gouvernements de l'époque - se désintéressait du monde polaire mais pas les Français.

Avec des moyens privés, Jean-Baptiste Charcot est venu, à partir de 1903, orienter autrement les expéditions polaires. Aux côtés des scientifiques qui l'accompagnaient, ce marin hors pair, a donné un sens au soutien de la recherche fondamentale dans ces zones inhabitées. Avec deux campagnes d'exploration en Antarctique et une douzaine d'expéditions vers l'Arctique, le commandant

Charcot a repris le flambeau de Dumont d'Urville pour le passer à Paul-Emile Victor, Jean Malaurie, Jean-Louis Etienne. Lorsque Charcot disparaît, Paul-Emile Victor prend place dans la courte liste des explorateurs polaires français. Ethnologue de formation, écologiste avant l'heure, mais surtout homme de terrain, logisticien, il sait se faire connaître par ses raids au Groenland dès 1934. Fondateur et directeur des Expéditions polaires françaises, PEV, comme l'appellent ceux qui l'ont côtoyé, permet par son action de donner une structure pérenne aux recherches polaires françaises : l'Institut Paul-Emile Victor.

Avec beaucoup d'enthousiasme, de générosité, d'abnégation, la France s'est maintenant construit un savoir-faire polaire de haut niveau, mondialement apprécié. Au Nord : depuis 1948, de très nombreuses expéditions scientifiques sont organisées au Groenland et plusieurs centaines de personnes ont participé à l'exploration de la "Grande île du Grand Nord". Au Sud : grâce à l'observatoire qu'est devenue notre base Dumont d'Urville en Terre-Adélie, (depuis l'Année Géophysique Internationale de 1957-1958), nous sommes en permanence présents en Antarctique.

Après avoir été prometteur et plus tard inexistant, depuis Charcot, pour la France, l'avenir polaire est assuré.

**Jérôme WEISS.**

*Directeur de recherche CNRS au laboratoire de Glaciologie et Géophysique de l'Environnement, Grenoble.*

**Les glaces de mer arctique : évolution actuelle et projections possible pour le XXII<sup>e</sup> siècle.**

Il faut distinguer deux types de glace, les glaces continentales et les glaces de mer. Le déclin avéré de la banquise arctique au cours de ces dernières décennies, tant en terme d'extension spatiale que d'épaisseur moyenne, s'accompagne d'une évolution spectaculaire de son comportement mécanique et dynamique. Les glaces de mer amincies se fracturent et se fragmentent plus aisément ce qui favorise leur dérive et donc un export accéléré hors du bassin arctique. La conséquence est un déclin bien plus rapide que prévu par les simulations climatiques, ce qui suggère un océan Arctique quasiment libre de glace à la fin de l'été boréal bien avant la fin du XXI<sup>e</sup> siècle. Ces évolutions pourraient ouvrir des opportunités en terme de routes maritimes, au moins au cours de l'été, ou d'exploitation offshore? Ce constat doit toutefois être tempéré par le regel de la banquise arctique la majeure partie de l'année. Néanmoins, ce basculement d'une banquise pluriannuelle, épaisse et consolidée, à une banquise saisonnière plus mince et fragile pourrait diminuer les efforts mécaniques engendrés par les glaces dérivantes sur les structures offshore ou les navires brise-glaces.

En Antarctique on constate qu'il n'y a pas de perte de glace de mer ou dans des quantités très limitées.

**Pascaline BOURGAIN.**

*Doctorant en océanographie arctique à l'université Pierre et Marie Curie, Paris.*

**Suivi d'un océan pas comme les autres.**

L'océan Arctique a la particularité d'être recouvert (au moins partiellement) d'une glace de mer tout au long de l'année ce qui en fait un système particulièrement sensible aux fluctuations climatiques. Les observations satellites de ces dernières décennies révèlent une diminution accrue de l'extension estivale de la banquise. Quel rôle joue l'océan Arctique dans ce bouleversement ?

Le changement climatique dans les zones polaires est prévu être le plus important et le plus rapide de toutes les régions du globe. Ceci apportant des bouleversements qui atteindront :

les systèmes physiques :

- fort retrait de la glace de mer l'été
- diminution de la couverture neigeuse
- augmentation des précipitations
- augmentation du débit des rivières
- modifications de la salinité des océans

- fonte du permafrost
- fonte des glaciers du Groenland

les écosystèmes :

- modifications de la végétation/zones inondées
- fragilisation des forêts : augmentation des feux et des insectes
- migration des espèces nordiques

la population :

- perte des cultures traditionnelles (chasse, régime alimentaire, habitat)
- difficulté à se déplacer à terre
- développement de routes commerciales
- accès aux ressources naturelles
- développement de la pêche en mer et de l'agriculture.

L'effet d'albedo peut se résumer ainsi : sur la banquise, 80% des rayons solaires sont réfléchis et 20% sont absorbés alors que sur l'océan c'est l'inverse, 20% des rayons solaires sont réfléchis et 80% sont absorbés. Il est également fait mention de l'oscillation de l'Arctique et de l'effet que cela peut avoir sur le climat.

**Elena MAKSIMOVICH.**

*Docteur en météorologie arctique à l'université Pierre et Marie Curie, Paris.*

Les conditions météorologiques en Arctique : importance pour la navigation ? Quels sont les dangers spécifiques en Arctique ? (résumé).

La température de l'air et les vents en Arctique (comme dans le reste du monde) sont contrôlés par les différences thermiques de surface. En présence de glace de mer, la température de l'air est d'environ entre -5° et -15°C en été et -30 et -45°C en hiver au-dessus de la glace de mer alors qu'en mer ouverte la température de l'air fluctue entre -10° et +10°C toute l'année. La survenance ou l'occurrence de grandes différences de température (10 à 20°C) sur des distances de 100 à 500 kilomètres est une indication majeure sur l'intensité des phénomènes météorologiques dans la zone. Les cyclones tendent à se former et à se creuser là où les températures de surfaces diffèrent le plus. La formation et la convection de nuages et de forts cyclones et de dépressions polaires (polar lows) ne peut prendre que quelques heures à la limite des glaces. En été (mai - août) les différences de température de surface faiblissent mais la température de l'air reste en dessous de 0°C. En été, les cyclones sont en général plus faibles et se déplacent plus lentement mais leur durée de vie est plus longue, créant un ciel couvert avec des nuages très bas (100 m) associés à du brouillard à la surface de l'eau ou de la glace. Un autre aspect non négligeable pour la navigation est l'accumulation de glace sur les structures telles qu'antennes, radars, mettant en danger tous les instruments externes.

**Jean-Pierre BEURIER.**

*Professeur émérite en droit à l'université de Nantes.*

**Le régime juridique des pôles géographiques.**

Les pôles n'ont été atteints par l'homme qu'au XX<sup>ème</sup> siècle, au terme d'expéditions longues et difficiles : l'américain Peary a atteint le pôle Nord géographique le 6 avril 1909 et le norvégien Amundsen gagne le pôle Sud le 14 décembre 1911. Au XXI<sup>ème</sup> siècle, des brise-glaces russes se rendent régulièrement au pôle Nord en été pour des voyages touristiques, et les États-Unis entretiennent une base scientifique permanente (Amundsen-Scott) au pôle Sud. Les régimes juridiques de l'océan Arctique d'une part, du continent Antarctique et de l'océan Austral d'autre part sont très différents.

**I. Le régime de l'océan Arctique.**

**1. Des velléités d'appropriation abandonnées.**

En droit international, la revendication d'un territoire sans maître suppose l'occupation effective de celui-ci après la prise de possession et doit se traduire par des activités étatiques. Cependant, pour un territoire très difficile d'accès un faible degré d'effectivité est acceptable (sentence arbitrale sur l'atoll de Clipperton le 28 janvier 1931; arrêt de la CPJI sur le Groenland oriental du 5 avril 1932).

Afin d'éviter ce type de contentieux, le président de la Cour suprême du Canada proposa en 1909 la théorie des secteurs, inspirée du principe de la contiguïté : un territoire sans maître adjacent est considéré comme le prolongement naturel d'un territoire étatique (l'accessoire suit le principal). Ainsi, tout État possédant un littoral arctique doit recevoir au titre de la contiguïté toute terre située dans un secteur compris dans le triangle sphérique dont la base est constituée par ce littoral, dont les côtés sont les méridiens Est et Ouest des extrémités de ce littoral et dont le sommet est le 90° de latitude Nord. L'Union soviétique avait soutenu cette prétention en 1926, mais les autres riverains - Danemark - Norvège - États-Unis - s'y sont toujours opposés. Cette théorie n'a donc pas été acceptée par la communauté internationale.

Dès lors, l'océan Arctique n'a pas de régime spécifique et son régime juridique est celui issu de la convention des Nations-Unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay, le 10 décembre 1982. Les riverains exercent leur souveraineté sur la mer territoriale jusqu'à 12 milles des lignes de base au-delà de leur territoire et disposent de droits exclusifs sur les ressources naturelles dans la zone économique exclusive jusqu'à 200 milles des lignes de base. Au-delà s'étend la haute mer non susceptible d'appropriations nationales et soumise à un régime de liberté d'accès dans le respect de la CMB et du droit international en général.

**2. Un régime particulier pour la navigation.**

Les passages, du Nord-Est ouvert par l'explorateur Nordenskjöld en 1878, et du Nord-Ouest découvert par Amundsen en 1906, sont-ils des voies particulières de navigation ?

L'URSS a considéré le passage du Nord-Est comme quasi privé, ne reconnaissant pas la liberté de passage dans les détroits qui le bordent et imposant une autorisation préalable à un navire civil étranger pour se joindre au convoi suivant un de leurs brise-glaces. Si les Canadiens avaient une attitude voisine, elle était fondée moins sur des raisons politiques que sur des motifs environnementaux. Après la traversée du pétrolier brise-glace américain Manhattan (sur ballast) dans le passage du Nord-Ouest en 1969, les Canadiens avaient adopté en 1970 une loi sur l'Arctique d'après laquelle, compte tenu de la dangerosité de la navigation, de la difficulté à organiser des secours et des risques environnementaux, le Canada revendiquait une zone de 100 milles de protection de l'environnement au-delà de ses territoires bordant l'Arctique. Selon cette loi, le droit canadien s'applique et la navigation est soumise à autorisation. Les États-Unis rejetant cette revendication exorbitante au regard du droit en vigueur, envoyèrent dans le passage leur brise-glace Polar Sea de leurs garde-côtes en 1985, sans prévenir Ottawa. A la suite des protestations du Canada, les deux États signèrent l'accord d'Ottawa en 1988 selon lequel les deux États décident de coopérer pour la sécurisation du passage et la protection de l'environnement. Les États-Unis ont cependant reconnu que les déplacements de leurs brise-glaces devaient s'effectuer avec le consentement préalable du gouvernement canadien.

Également, a été signé à Ottawa en 1992, un accord de coopération russo-canadien considérant l'Arctique comme une zone

spéciale du fait de sa dangerosité, appliquant en cela l'article 234 de la CMB sur les zones recouvertes par les glaces et autorisant les États côtiers à adopter des législations particulières pour protéger l'environnement dans la limite de leur ZEE. Aujourd'hui le Canada qui craint que les États-Unis ne cherchent à évacuer le pétrole de la mer de Beaufort par le passage du Nord-Ouest, reste vigilant. En revanche, la Russie cherche à attirer dans ses convois, les navires européens mais le prix du passage reste prohibitif. On peut craindre que le réchauffement de la planète n'ouvre à terme ces deux passages, ce qui entraînerait une ruée des navires à destination du Pacifique avec des conséquences économiques importantes mais surtout des risques considérables pour un environnement déjà en danger.

## II. Le régime de l'Antarctique et de l'océan Austral.

Le navigateur français Jean Dumont d'Urville a été le premier à débarquer sur le continent Antarctique en 1840, permettant à la France de fonder sa prétention territoriale concernant la Terre-Adélie sur le principe de la découverte, comme pour le Royaume-Uni et la Norvège. D'autres États comme le Chili et l'Argentine ont fondé leurs revendications sur la continuité – la péninsule antarctique prolongeant la Terre de Feu. C'est ainsi qu'aujourd'hui sept États (Argentine, Australie, Chili, France, Norvège, Nouvelle-Zélande et Royaume-Uni), dits "possessionnés", revendiquent des secteurs triangulaires à partir d'un linéaire de côte jusqu'au 90° de latitude Sud. Seules des expéditions temporaires de découverte ont eu lieu en Antarctique jusqu'en 1947. Après cette date, des expéditions scientifiques ont été régulièrement menées en été puis, à la fin des années 1940, une occupation scientifique permanente est devenue possible grâce à la construction de bases ouvertes toute l'année. En plus des "possessionnés", d'autres pays se sont livrés à des recherches sans revendications territoriales (Belgique, États-Unis, URSS) en installant toutefois des bases permanentes.

L'Année Géophysique Internationale lancée par l'Unesco en 1957-1958 a bouleversé cette situation en proposant une coopération internationale à des fins scientifiques. Elle a conduit à la signature à Washington en 1959 du traité de l'Antarctique instaurant un régime particulier non seulement sur le continent mais également sur le Sud de l'océan Austral jusqu'au 60° de latitude Sud. Ce vaste ensemble a été reconnu comme une vaste zone de paix et de science où tout État adhérent au traité et se livrant réellement à des recherches peut installer des bases où bon lui semble, sans tenir compte des revendications territoriales qui, pendant la durée du traité, ne sont ni abandonnées par les "possessionnés" ni reconnues par les autres parties contractantes.

En revanche, aucune extension de revendication ou aucune nouvelle revendication ne peut être faite pendant la durée du traité. Les parties contractantes s'interdisent toute explosion nucléaire où tout dépôt de déchets radioactifs dans la zone du traité, reconnaissant la liberté des recherches scientifiques, et coopérant à cette fin. Les États-parties s'engagent à protéger et conserver la flore et la faune et organisent des inspections des installations par des observateurs pour vérifier la bonne application du traité. La conférence des parties contractantes gère la mise en œuvre du traité, notamment les zones de protections spéciales de conservation où les activités scientifiques peuvent être limitées.

Des conventions additionnelles complètent le régime juridique, ainsi la Convention de Londres de 1972 sur la protection des phoques, la Convention de Canberra de 1980 sur la protection de la faune et de la flore et surtout, le Protocole de Madrid adopté en 1991 relatif à la protection de l'environnement qui qualifie la zone du traité de "réserve naturelle consacrée à la paix et à la science". Ce texte interdit pour 50 ans toute exploitation des ressources non vivantes, instaure un régime de contrôle permanent

des activités et crée des aires spécialement protégées soustraites aux activités anthropiques. Les parties doivent prévenir les pollutions et les nuisances, évaluer l'impact de leurs activités sur l'environnement, éliminer et gérer les déchets et prévenir la pollution marine. Toute activité doit maintenant faire l'objet d'une évaluation préalable.

Enfin, le nombre de touristes augmentant régulièrement autour de la péninsule antarctique, la conférence des parties a fait part de ses inquiétudes à l'association des Tour-opérateurs en Antarctique, tant pour la sécurité des touristes que pour le dérangement causé par les visiteurs aussi bien dans les bases que pour les animaux. L'association a signé en 2002 un code de bonne conduite tant pour leur pratique commerciale que pour le comportement de leurs clients, code qui a été accepté par la conférence des parties. Les États concernés devaient se doter de législations nationales afin d'imposer à leurs ressortissants des mesures de protection de l'environnement en Antarctique. C'est ainsi que la France a adopté la loi du 15 avril 2003 mettant en œuvre les principes du protocole de 1991, applicable aussi bien pour toutes les personnes se trouvant dans le district de la Terre-Adélie que pour celles qui, disposant de la nationalité française, se livrent à des recherches scientifiques dans la zone du traité mais en dehors de la Terre-Adélie (sur la base Concordia par exemple).

### **Anastasiya KOZUBOVSKAYA- PELLÉ.**

*Docteur en droit de l'université de Nantes. Chef de projet juridique ERINCON-Aurora Borealis.*

L'idée de construire un brise-glace de recherche européen, Aurora Borealis, est né dans le contexte actuel du réchauffement climatique et de la connaissance relativement pauvre des bassins océaniques polaires par la communauté scientifique.

L'Aurora Borealis a été imaginé par Wartsila Ship Design Germany (WSDG) à la fois comme un navire de recherche polyvalent pour tous types de recherches marines, navire de forage et brise-glace Diesel-électrique comparable aux brise-glaces les plus puissants.

Ses caractéristiques principales sont ; L 200 m. l 49 m. TE 13 m. Déplacement 65 000 t. environ. Vitesse 15,5 nœuds. T° extérieures admissibles : en fonctionnement : - 50°C. En recherche : + 45°C - 30°C. double coque, propulsion électrique, double commandes, positionnement dynamique.

Une plate-forme scientifique européenne commune de cette envergure permettrait, non seulement la mutualisation des moyens financiers pour la construction (environ 800 millions d'euros) et l'exploitation du navire (environ 40/45 millions d'euros), mais favoriserait également la coopération scientifique et le partage du savoir-faire aussi bien européen qu'international.

Suite au financement obtenu par le biais du Programme – cadre européen pour la recherche et le développement économique le consortium ERICON AB regroupant onze pays (dont l'Allemagne, la Finlande, la France, la Norvège etc...) a été mis en place en vue de préparer les volets : stratégique, scientifique, juridique et financier pour la construction et l'exploitation commune du navire.

### **Daniel SILVESTRE.**

*Administrateur civil.*

#### **Introduction au thème Code glace. (Code polaire).**

La fonte des glaces polaires, même relative, rend les zones arctiques et antarctiques plus accessibles à l'activité humaine. Bien que relevant de situation géographique et de statut juridique différents, l'activité déjà existante ou potentielle de ces zones se caractérise no-

tamment, avec cependant des différences entre Arctique et Antarctique, par la recherche et l'exploitation de matières premières (Arctique), l'extension éventuelle de zones de pêche (due également à des migrations halieutiques), l'ouverture éventuelle de nouvelles routes maritimes (Arctique), des dessertes "domestiques" accrues, un développement de l'activité de tourisme, l'accroissement de la recherche scientifique. Cette nouvelle donne est également le théâtre d'affrontement entre grandes puissances en matière de souveraineté.

Une grande partie de cette accessibilité et de l'exploitation de ces potentialités économiques implique un développement de la navigation maritime dans des zones où le risque pour la vie humaine, la sécurité maritime et les dommages potentiels causés à l'environnement sont loin d'être négligeables. Des événements de mer récents ont illustré les risques encourus à cet égard (notamment celui du MS Explorer).

C'est la raison pour laquelle la communauté internationale s'est employée au cours de la dernière décennie à apprécier les moyens pour parvenir à une meilleure sécurité de la navigation dans ces zones, notamment au moyen du Code Polaire en cours d'élaboration dans le cadre de l'OMI, Code qui devrait être finalisé fin 2012.

Ce Code, de portée multilatérale, ne peut répondre à toutes les questions posées, dont certaines peuvent relever d'accords régionaux. Bien qu'il traduise également des lignes de fracture entre grandes puissances quant à leurs intérêts et leur interprétation du droit de la mer, il entend cependant améliorer de façon substantielle les conditions de sécurité dans des zones peu hospitalières, et devrait représenter une avancée certaine en matière de protection de la vie humaine, de sécurité maritime et de protection de l'environnement.

## Marie-Hélène ROUQUETTE.

*Directeur des marchés armateurs. GROUPAMA.*

### L'assurance maritime dans les zones de glaces, les dispositions contractuelles spécifiques, l'évaluation des risques et leur garantie.

Les principaux marchés de l'assurance maritime concernent essentiellement les Américains, les Britanniques, les Français et les Scandinaves. Ils proposent tous leur propre police d'assurance maritime sur Corps de navires couvrant : les pertes et dommages matériels, les recours de tiers, les dépenses résultant de fortunes de mer et d'accidents qui surviennent aux navires assurés. Ces polices

incluent des clauses précisant les zones dans lesquelles le navire n'est pas garanti (sauf si obligation d'y pénétrer par force majeure ou pour assistance).

Le principe de l'assurance est basé sur le fait, que pour être assuré, un risque doit être aléatoire. Or, la présence de glace régulièrement observée dans ces zones retire le caractère aléatoire du phénomène, d'où : exclusion. Il existe d'ailleurs quelques nuances dans les zones d'exclusion selon les polices. Les zones d'exclusion sont au nombre de 9. Il s'agit de l'Arctique, les mers nordiques (mer Blanche, mer des Tchouktches), la Baltique, le Groenland, l'Amérique du Nord (côte Atlantique), l'Amérique du Nord (côte Pacifique), l'Antarctique, les îles de Kerguelen et Crozet, l'Asie de l'Est.

Pour naviguer dans les zones de glace, un armateur doit au préalable contacter son assureur pour savoir s'il est possible, moyennant une surprime de maintenir la garantie de sa police d'assurance. L'assureur vérifie : la capacité du navire à effectuer le voyage (classification glace), la route envisagée, la date du voyage, l'expérience de l'équipage à naviguer dans ces zones, la disponibilité d'un brise-glace pour éventuellement escorter le navire.

- La surprime est calculée à partir de : -1- des tarifs de référence par zone, suivant les périodes, avec des surprimes exprimées en pourcentage de la prime annuelle (avec des réductions en fonction de la classe glace du navire) - 2- des éléments statistiques permettant d'apprécier les risques par zone -3- des éléments recueillis auprès des commissaires aux avaries locaux.
- Les zones pour lesquelles les assureurs sont le plus souvent interrogés sont la Baltique et l'Amérique du Nord, (côté Atlantique).
- En 2011, (fin juillet/fin novembre) 34 navires ont emprunté le passage du Nord-Est, escortés par des brise-glaces. 15 tankers, 3 bulks, 4 navires réfrigérés, 2 general cargos, 10 navires sur ballast. En 2010, seulement 4 navires.
- Exemple pour la zone arctique. Un pétrolier Panamax (ice class 1A), voyage de Mourmansk à Huizou, escorté par le brise-glace à propulsion nucléaire "Yamal", cargaison de 70 000 tonnes de fuel lourd, départ le 04 juillet 2011, arrivée le 20 juillet 2011, gain de 15 jours par rapport au voyage par Suez.

#### Exemple de cotation (février 2011) :

2011 Baltic Sea Breach of navigating limits for tanker of 18,769 DWT valued US dollars 23,000,000, built in 2007 :

Prime annuelle 123,500 US\$ (tx 0,537 %)

Reviewed indication of quote as on 17th february 2011

Area	Baltic zone A	Baltic zone B	Baltic zone D	Baltic zone E
Area name	Gulf of Bothnia	Gulf of Finland	A & B & adjacent waters north 59°24'N	Gulf of Riga & adjacent waters north 59° N
Option 1	All areas covered : lump sum premium being 54% of annual premium <b>Surprime 66,700 \$</b>			
Option 2	Lump sum premium being 48% of all annual premium <b>Surprime 59,300 \$</b>			Per call : 10% of annual premium less 70 % Ice class discount <b>Surprime 3,700 \$</b>
Option 3	Per call : 25% of annual premium less 70 % Ice class discount for the period from 17/02/2011 to 15/04/2011 <b>Surprime 9,300 \$</b> 17,5% of annual premium less 70% of Ice class discount for the period from 16/04/2011 to 25/05/2011 <b>Surprime 6,500 \$</b>			Lump sum premium being 36 % of annual premium <b>Surprime 44,500 \$</b>

10 % to be returned to the assured in case "no claim" - WARRANTED Ice Class 1A maintained on vessel.

Outre les risques d'emprisonnement par les glaces compressives, les dommages les plus courants pouvant survenir sont ceux occasionnés aux hélices par le pack ainsi que les collisions entre deux navires qui se suivent dans les convois.

*Claude Peltier. - Membre associé de l'Afcan.*

# QUEL JUGE COMPÉTENT POUR UN LITIGE CAPITAINE - ARMATEUR ?

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

La pratique du droit n'est pas aisée pour les amateurs et les citoyens ; les praticiens s'efforcent de mettre en œuvre et de se mettre à jour ; les spécialistes sont censés pouvoir expliquer à tous. Quand un dit spécialiste ne comprend plus, que se passe-t-il ? Il appartient au juge de dire le droit : vite des juges et des jugements !!!!

Mon interrogation concerne le juge compétent pour statuer sur les litiges opposant un capitaine de navire à son employeur, l'armateur, pour une relation de travail maritime soumise au droit français.

La tradition maritime donnait une fonction commerciale au capitaine de navire, quand il recrutait encore son équipage, quand il contractait en vue de l'armement du navire. Ses fonctions commerciales se sont considérablement réduites. Le capitaine de navire n'est pas commerçant. Il continue à représenter juridiquement l'armateur. Officier maritime marchande ou non, marin breveté, salarié, le capitaine d'un navire de commerce, de pêche ou de plaisance, sous pavillon français, n'est plus révocable ad nutum, mais bénéficie depuis 1997 du droit du licenciement.

Cependant, le décret du 20 novembre 1959 donnait au Tribunal de Commerce compétence sur les litiges opposant le capitaine de navire et son armateur, tradition commerciale maritime ultime. Le marin relève lui du Tribunal d'Instance, après tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes. Le Conseil de Prud'hommes serait compétent pour des litiges ne concernant que des périodes de travail à terre du marin, même affilié ENIM (ancien art. 4 code du travail maritime).

Aujourd'hui rien n'est sûr. L'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 a publié la partie législative du code des transports. La loi n° 2012-375 du 19 mars 2012 est relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers et à diverses dispositions dans le domaine des transports (JORF 20-3-2012) ; son article 1er prévoit que l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports est ratifiée. Il en est de même de l'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011 relative au code des transports.

Le décret n° 59-1337 du 20 novembre 1959 modifiant le titre VII du code du travail maritime et relatif aux litiges entre armateurs et marins a remplacé l'article 120 du code du travail maritime. Il prévoyait que *les litiges qui s'élèvent, en ce qui concerne les contrats d'engagement maritimes, entre les armateurs ou leurs représentants et les marins, à l'exception des capitaines de navires, sont portés devant le tribunal d'instance, après tentative de conciliation devant l'administration de l'inscription maritime* (art. 2). L'article 12 de ce décret de 1959 donnait compétence au tribunal de commerce pour les litiges entre le capitaine et l'armateur. Ces deux articles sont abrogés par l'Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports (art. 7-40°, Les articles 2, 3 et 12 du décret du 20 novembre 1959 modifiant le titre VII du code du travail maritime et relatif aux litiges entre armateurs et marins sont abrogés). Mais ces deux articles ne sont pas remplacés, quand il s'agit en principe, selon la loi d'habilitation législative du Gouvernement pour adopter un nouveau code des transports, d'une codification à droit constant. Il n'apparaît pas plus dans la liste de l'article 7 de l'Ordonnance des dispositions abrogées seulement à compter de la publication des dispositions réglementaires du code des transports.

## Que nous dit la récente codification ?

L'art. L. 5542-48 du code des transports prévoit que *le différend qui peut s'élever, à l'occasion des périodes d'embarquement, entre l'employeur et le marin est porté devant le juge judiciaire. Sauf en ce qui concerne le capitaine, cette instance est précédée d'une tentative de conciliation devant l'autorité compétente de l'Etat*. Quel juge judiciaire ? Le Code de l'organisation judiciaire comporte un article R. 221-13, modifié par le décret n°2009-1693 du 29 décembre 2009 - art. 3 *"Le tribunal d'instance connaît des contestations relatives au contrat d'engagement entre armateurs et marins dans les conditions prévues par le code du travail maritime"*. Même si le code du travail a disparu, remplacé par le code des transports, la compétence du tribunal d'instance pour les litiges entre les armateurs et les marins est maintenue.

## Qu'en est-il du capitaine de navire ?

C'est un marin : donc le tribunal d'instance serait compétent sans tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes ? Ce n'est que pour des litiges liés strictement à du travail à terre que la compétence prud'homale interviendrait.

Le code du travail est applicable aux marins, régis par le droit français, en complément du code des transports, avec des adaptations ou des exclusions (art. L. 1311-1 et L. 5541-1 code des transports). Le code du travail prévoit en son article L. 1411-4 *"Le conseil de prud'hommes est seul compétent, quel que soit le montant de la demande, pour connaître des différends mentionnés au présent chapitre. Toute convention contraire est réputée non écrite. Le conseil de prud'hommes n'est pas compétent pour connaître des litiges attribués à une autre juridiction par la loi, notamment par le code de la sécurité sociale en matière d'accidents du travail et maladies professionnelles"*. Il existe ainsi une exclusion explicite, puisque la compétence du tribunal d'instance est clairement exprimée par l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire.

Le jeu de piste des textes en vigueur conduirait maintenant à confier les litiges armateur-capitaine au tribunal d'instance. Mais cette réforme bien réelle, et peut-être justifiée, se heurte à une question de principe. Comment admettre qu'une codification à droit constant modifie, sans autorisation le fond du droit ? La Cour de cassation, chambre sociale vient très récemment de montrer qu'elle n'entendait pas s'enfermer dans l'imprécision du nouvel ordonnancement du nouveau code du travail, en ce qui concerne la protection d'un salarié intérimaire, exerçant les fonctions de conseiller du salarié en matière de licenciement, dans les petites entreprises dépourvues de délégué syndical (Cass. soc. 13 février 2012, n° 11-21946, M. I c/ Sté Randstad Intérim).

Querelle de pragmatique et de dogmatique ? Il est surtout à craindre que le pragmatisme des juges élus d'un tribunal de commerce n'accueille la nouvelle compétence du tribunal d'instance, qu'un contredit de compétence ne conduise une cour d'appel à s'interroger sur cet imbroglio, qu'un pourvoi en cassation nous conduise vers une « vérité » juridique enfin révélée, même aux spécialistes, le tout dans un délai de près de trois années. Enfin, le capitaine de navire, par exemple licencié ou sanctionné, saura quel est son tribunal compétent et pourra commencer à discuter sur le fond de son litige.

Courage moussaillons, les juristes vous soutiennent !!!!

Pr. Patrick Chaumette

*Recueillies par le Cdt Ph. SUSSAC*

## **L'ÉTAT DE NEW-YORK REVIENT SUR SES PROJETS DE RÉGLEMENTATION DES EAUX DE BALLAST.**

Les armateurs ont fait valoir que les règles particulières projetées par l'État allaient fermer l'accès au port de New-York (NJ) et au Seaway du Saint-Laurent, projet abandonné mais l'État maintient les règles fédérales publiées par l'EPA (Environmental Protection Agency) et les USCG. J. Martens, de la commission environnement, a indiqué que la continuation du commerce est cruciale pour l'État de New-York, mais qu'il reste préoccupé par l'introduction d'espèces étrangères et espère une prochaine solution nationale plus contraignante, ajoutant que les chenaux de l'État ont un rôle critique. L'EPA suit le protocole de l'OMI, alors que NY voulait un standard environ mille fois plus strict – même si la profession indiquait que la technologie n'existait pas et ne sera probablement jamais applicable. Ces projets avaient particulièrement alarmé le Canada et les États canadiens des Grands Lacs, qui ont approuvé l'annulation d'un projet inapplicable, projet qui aurait stoppé le trafic venant de mer dans le Seaway. P. Poilievre, ministre des Transports ajoute que des nouvelles espèces étrangères ont été détectées dans les Grands Lacs après que le Canada et les USA aient commencé, en 2006, à inspecter conjointement les navires, à Montréal, en vérifiant le changement d'eau en haute mer.

## **RENA (SUITE)**

Le capitaine et le 1er lieutenant (navigation) ont été accusés de 11 infractions après l'échouement du navire (pavillon libérien, 3.032 evp) le 5 octobre sur un îlot près de Tauranga, Nouvelle-Zélande (le navire est en perte totale et a occasionné une pollution). Les deux intéressés ont plaidé coupable de "conduire un navire d'une manière causant un danger ou risque non nécessaire", de "falsification des documents du navire après l'accident, afin d'essayer de tromper la justice" (tous les deux susceptibles d'amende et d'emprisonnement), et d'autres infractions criminelles. Le capitaine, mais non le lieutenant, a plaidé coupable de "rejet de produits nuisibles à partir d'un navire ou d'une installation offshore". Ils restent emprisonnés jusqu'au procès prévu fin mai. L'enquête a montré que le navire a voulu raccourcir le trajet, pour atteindre le port avant une limite, (03h00), limite dont le port l'avait avisé deux heures auparavant en demandant de faire le "maximum", afin d'éviter un retard important. Le capitaine a déclaré avoir voulu passer à environ un mille de l'îlot, et que neuf minutes avant l'accident, il avait vu un écho, devant, sur le radar mais n'avait pas changé la route essayant de distinguer un objet sur la mer.

## **LE SYNDICAT NORVÉGIEN RÉAGIT AU RECRUTEMENT DE GEARBULK.**

La compagnie Gearbulk (GB/Norvège) a annoncé passer à des équipages entièrement asiatiques d'ici 2013. J. Smith, présidente du syndicat des marins, a demandé que les aides de l'UE soient définitivement liées à l'emploi local, comme cela se passe en Australie, Brésil, USA, Indonésie. Les taux de fret sont en partie liés à l'équipage et, si l'Asie devient la seule zone de recrutement, les taux de fret seront en partie dictés de l'Est. L'armateur indique être soucieux de sa situation future, J. Smith répond que la société, fondée en 1968 par une famille qui détient toujours 51%, a grandi en grande partie grâce à ses marins qui sont maintenant considérés inutiles. Les armateurs ne doivent pas faire de discrimination à l'embauche, mais cela n'empêche pas une clause de quota de marins de l'UE.

## **LA COMPLEXITÉ DU DROIT MARITIME N'EST PAS BONNE POUR LES MARINS.**

J. Allsop, Cour d'appel des New South Wales (Australie), a indiqué, dans un colloque à Londres, penser que la plupart des "navigants" – marins bien sûr, mais aussi passagers de croisière - ne sont pas assez conscients du droit applicable alors qu'ils sont à la mer. "Il est notoire que la plupart des passagers ne connaissent pas le pavillon du navire sur lequel ils sont, et même ignorent ce que la notion de "pavillon" implique. Le droit maritime, a-t-il un caractère vraiment international? Et en ce cas, lequel?". J. Allsop a également insisté sur sa préoccupation au sujet de la "valeur" des marins bien inférieure aux intérêts commerciaux, en citant l'exemple de la piraterie, où la situation critique des marins otages, certains torturés, n'aurait pas vraiment attiré l'attention de beaucoup de gouvernements si les pirates n'avaient pas attaqué et capturé des grands navires.

On peut, en effet, se poser la question de ce qu'impliquent certains pavillons quand on sait que, par ex. pour le RIF: "...employés à bord...ne peuvent se prévaloir de toutes les règles liées à l'application territoriale du droit Français" (Conseil Constitutionnel 2005-514) ou bien "le contrat d'engagement...soumis à la loi choisie par les parties...sans préjudice de dispositions...des...accords collectifs applicables aux non-résidents" (Code des Transports L5621-7).

## **TRICOLOR (suite).**

Un tribunal d'appel US (second "circuit") a jugé que la décision de 2007 sur le partage des responsabilités de l'abordage (sans blessés) avait été correcte. On se souvient que le Kariba avait abordé le Tricolor, en ayant essayé d'éviter une collision avec le Clary, par brume, le 14 décembre 2002. Le Tricolor avait coulé avec 3000 voitures. En 2006, un premier jugement avait rendu le Kariba responsable en totalité, la procédure avait été reprise après appel, et les responsabilités fixées à : Kariba 63%, Clary 20% et Tricolor 17%.

## **HAMBOURG, ROTTERDAM ET ANVERS SOUTIENNENT LES LIMITES UE POUR LE SOUFRE.**

Ces trois ports ont décidé unilatéralement d'aller contre la "réticence" des armateurs, au sujet des limites de taux de soufre des combustibles définies par l'UE en février. Ils se déclarent satisfaits que cette règle aille au delà de la simple transposition des limites OMI dans la loi Européenne. Ils sont partisans d'une extension des zones spéciales (0,1% S) fixées par l'OMI dans la Baltique, la mer du Nord et la Manche. Cette position va contre celle de l'association des armateurs de la Communauté Européenne (ECSA) qui se dit très préoccupée par ces obligations et a demandé un report de la date limite de 2015 pour l'application dans les trois zones SECA.

## **SUITES D'UN ABORDAGE, HISTOIRE COMPLIQUÉE.**

Le 1er mars le vraquier Prabhu Daya (pavillon Singapour) et un pêcheur (Indien) ont eu un abordage près de Kerala (cinq pêcheurs morts). Le lieutenant de quart, sauvé dans l'eau près du navire, a été arrêté et le navire retenu. Au cours de l'enquête, il est apparu des complications, il semble que le VDR ait été trafiqué. Contrairement aux premières déclarations, il a été affirmé, le 16 mars, que l'officier de quart avait été jeté à l'eau par les autres officiers après l'accident. Le capitaine a été arrêté, la détention du navire a été confirmée.

#### **LES ARMATEURS S'INQUIÈTENT DES RÈGLES DIFFÉRENTES POUR L'ECDIS (ET DU COÛT INDUIT).**

La date limite fixée par l'OMI est toujours juillet 2018. Un fabricant norvégien a fait valoir qu'il serait bon de s'équiper en avance, afin que les marins soient habitués au(x) matériel(s) ECDIS et soient prêts au moment de l'obligation. Mais des armateurs attendent, réticents à engager des frais pour du matériel pas vraiment défini de façon universelle. Le service hydrographique britannique estime à 15% les navires équipés actuellement. Mais les règles nationales diffèrent selon les pays, certains obligent l'utilisation effective du seul système s'il est installé, d'autres autorisent l'usage de cartes papier dans tous les cas. Et, bien sûr, les formations devront être différentes suivant les fournisseurs.

#### **PUBLICATION DE RÈGLES USCG POUR LES EAUX DE BALLAST.**

Ces règles, publiées au niveau fédéral le 23 mars (en vigueur 90 jours après), sont proches de celles de l'OMI. Soit : dans les rejets d'eau de ballast, pour les organismes de 50 micromètres et plus : moins de 10 par m<sup>3</sup>, pour les organismes de 10 à 50 micromètres : moins de 10 par millilitre. Un système de traitement approuvé devra être installé au premier bassin après le 1er janvier 2014 ou 2016, selon la taille du navire et de ses ballasts. Pour les navires neufs, la date limite a été repoussée au 1er décembre 2013. Le coût estimé par navire est de 250.000 à 2,5 millions USD. Malgré tout, les États peuvent publier des règles plus strictes.

#### **LES PORTS US DEVRONT SE MODERNISER.**

Le 16 mars, le MSC Fabiola (12.550 evp) a fait escale à Long Beach, c'est le plus grand porte-conteneurs ayant fait escale dans un port US. L'administration est bien consciente, devant le progrès du trafic trans-Pacifique et l'existence de nombreux PC encore plus grands, que des agrandissements des installations seront rapidement nécessaires.

#### **BALANCE DE DÉPENSES : FUEL DÉ-SOUFRÉ/NETTOYEUR ÉCHAPPEMENTS.**

Les armateurs se demandent quelle option prendre : installation coûteuse d'un nettoyeur d'échappement ou achat de fuel dé-soufré. L'amortissement d'un nettoyeur prendra plusieurs années, ne sera utilisé que dans les zones spéciales, le trafic du navire dans ces zones est difficilement prévisible (sauf exception). Il faut également considérer l'âge du navire. De toute façon, le calcul dépend essentiellement du surcoût du "distillé" par rapport au fuel ordinaire, évolution inconnue mais augmentation probable. Et enfin la gestion du déchet produit deviendra de plus en plus stricte.

On peut y ajouter la remarque faite par l'Afcan au colloque Marisk: Si on ne brûle pas les fuels lourds de fin de raffinage sur les navires, que va-t-on en faire ?

#### **CAPITAINE LICENCIÉ ET ARRÊTÉ AU DANEMARK APRÈS ACCIDENT.**

Fin mars, le chimiquier Terry (15.441 tpl) s'est échoué au Danemark, le capitaine Russe a été contrôlé au dessus du taux d'alcool réglementaire. Les travaux de remise à flot du navire ont commencé. Le capitaine a été arrêté par les autorités danoises et licencié par sa compagnie qui a déclaré avoir une politique de tolérance zéro, et a envoyé un remplaçant. On rappelle que les amendements Manille 2010 au STCW sont applicables depuis janvier et sont, pour un marin en service, de 0,05% ou 0,25 mg/litre d'alcool dans l'air expiré.

#### **AVERTISSEMENTS DE L'UE AU SUJET DES ENQUÊTES ACCIDENTS.**

La Commission Européenne, le 22 mars, a "averti" la Belgique, Chypre et le Portugal pour n'avoir pas transféré dans leur lois nationales l'obligation de déclencher des enquêtes pour tout accident sérieux en mer, si les enquêtes peuvent déboucher sur une amélioration de la sécurité ou de la prévention de la pollution, dispositions prévues dans le 3e "paquet" adopté par le parlement UE et le Conseil en 2009. L'avertissement est également adressé à l'Autriche, la Hongrie et le Luxembourg puisqu'ils ont un registre national.

#### **L'EUROPEAN SEA PORTS ORGANIZATION (ESPO) VEUT ÉTENDRE LES RÈGLES DES "ÉMISSIONS".**

A. Michail, au nom de l'ESPO, indique "Nous croyons que l'OMI et non l'UE devrait avoir le rôle d'établir les règles des émissions des navires. Le risque induit par la mise en application d'une règle régionale est la modification des schémas de trafic". Il parlait au cours d'une conférence PATCH (Ports Adapting to Changes) à Zeebrugge au sujet des implications de l'entrée en vigueur en 2015 des règles ECA (Emission control areas) dans les ports de la mer du Nord et de la Baltique. L'ESPO plaide pour une application volontaire d'une règle type, Européenne, telle que celle de la World Ports Climate Initiative, prévoyant des pratiques "vertes" pour les navires et les ports (par ex. branchements à terre ou usage du LNG).

#### **L'ITF PLAIDE POUR UNE CONTRIBUTION OBLIGATOIRE AU "BIEN ÊTRE DES MARINS".**

D. Cockroft, Secrétaire général de l'ITF a demandé une contribution plus importante et obligatoire des gouvernements et armateurs aux "commissions de bien être" pour leur organisation et actions, en faisant référence à la Convention MLC 2006. Des exemples existent: à Bremerhaven, 80% des armateurs paient une contribution volontaire (depuis 1950) qui couvre environ 25% du budget de la German Seamen's Mission; à Constantza, il y a une contribution obligatoire de 30 à 100 Euros suivant la taille du navire; le Bangladesh appliquera une taxe de 15 USD à partir d'août; Kandla (Inde) applique 12,5 GBP par navire. P. Swift, ancien d'Intertanko et maintenant "Maritime Piracy Humanitarian response", a regretté que lors des deux principaux comités de l'OMI (MSC et MEPC), la condition et le bien être des marins aient été mis de côté. En concluant que, lors des discussions à l'OMI, on ne doit pas oublier et s'assurer que, dans la plupart des cas, l'impact, le besoin et l'application des travaux législatifs se font "avec" les marins.

#### **SEAFRANCE (suite).**

Le 23 mars, comme suite à une plainte de SeaFrance d'avril 2010, il est signalé qu'un magistrat a mis en examen cinq anciens employés (ADSG) de la compagnie pour vol et fraude organisés. Six personnes avaient été interpellées et une a été relaxée le 21. Ils sont suspectés de vol d'alcools, tabac et parfums à bord des navires. Un de leurs avocats repousse ces charges : "Ils ont pu être négligents et fautifs mais certainement pas en bande organisée". Par ailleurs, la confédération CFDT a exclu sa section maritime du Nord pour sa conduite du conflit avec SeaFrance, l'accusant d'avoir agi contre les intérêts des employés jusqu'à déshonorer le syndicat. La liquidation de SeaFrance avait été prononcée le 9 janvier.

#### **UNE SAISIE CHEZ CARNIVAL EN RAPPORT AVEC LE NAUFRAGE DU COSTA CONCORDIA.**

Le Carnival Triumph a été saisi puis libéré après un accord resté confidentiel. La saisie a eu lieu le 30 mars sur une action des ayants droit de S. Stumpf, passager Allemand mort lors du naufrage du Costa Concordia. L'avocat de la famille, J. Eaves, indique qu'il a ciblé le Carnival Triumph parce qu'il avait "les mêmes standards insuffisants de sécurité que le Costa Concordia... Nous voulons un type uniforme de standards de sécurité et nous continuerons tant que nous ne l'aurons pas obtenu". Par ailleurs, Carnival indique une perte de 139 mUSD le premier trimestre, à comparer avec un bénéfice de 152 mUSD l'année précédente.

#### **HONG-KONG, DES ARMATEURS REVIENNENT SUR L'EMPLOI DE FUELS DÉSOUFRÉS.**

R. Gianetta, secrétaire de la H-K Liner Shipping Association a indiqué que bien qu'il n'y ait pas de consensus, bien des armateurs ne comptent

pas continuer à participer à l'accord volontaire sur l'emploi de fuels désoufrés dans le port (accord: Fair Winds Charter) effectif depuis le 1er janvier 2011 devant être renouvelé à la fin de l'année. Les causes principales étant l'augmentation de plus de 40% des soutes depuis début 2011, et la mauvaise situation générale en 2012. De plus, l'accord étant volontaire, des armateurs ne l'ont pas rejoint et restent en concurrence avec les participants. Le port de Hong-Kong a indiqué réduire les droits de port pour ceux-ci, mais sans grand résultat.

#### **DIFFICULTÉS AVEC DES MIGRANTS SAUVÉS EN MER.**

Le 8 avril, le Hermia (chimiquier, 11 914 tpl, exploitant B. Schulte) a sauvé 120 réfugiés Afghans et Iraniens, au voisinage de l'Indonésie, alors que leur bateau avait une voie d'eau. Mais ils ont refusé de débarquer à Merak (West Java, Indonésie) exigeant d'aller en Australie, certains sont devenus vraiment agressifs vis-à-vis de l'équipage. Quelques uns ont été débarqués de force et le reste a finalement quitté le navire après deux jours d'immobilisation. La compagnie ne veut pas commenter cet événement, indiquant que le sujet est "sensible" parce qu'il y a "plusieurs gouvernements impliqués".

#### **LA CLIA A DEMANDÉ À DES PERSONNALITÉS INDÉPENDANTES UN PROJET D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ.**

Le 21 avril, la CLIA, (Cruise Lines International Association) après un audit de fin janvier (à la suite du naufrage du Costa Concordia), a demandé une réflexion sur de meilleures pratiques de sécurité, à soumettre éventuellement à l'OMI. Quatre personnes ont été désignées M. Rosenker (ex US National Transportation Safety Board), S. Meyer (retraité de la Royal Navy et ex UK MAIB), Dr. J. Spencer (ex NTSB office of marine safety) et W. de Ruiter (ex EMSA). Dans le même temps, l'European Cruise Council s'est félicité de ces nominations (Ruiter et Meyer devant prendre part à la conférence Passenger Ship Stakeholder de l'UE). Avant même les recommandations éventuelles de ce groupe, la CLIA a rendu obligatoire pour ses membres l'exercice d'abandon avant l'appareillage et a recommandé un meilleur compte-rendu des incidents, une augmentation significative du nombre de brassières de sauvetage disponibles (en tenant compte des différentes "zones" incendie), et l'interdiction de présence à la passerelle de personnes non en fonction lors de passages ou manœuvres dans des zones où une vigilance spéciale est nécessaire.

#### **L'OMI A ACCEPTÉ LES PROPOSITIONS DE LA CLIA ET DES PHILIPPINES POUR L'ÉLABORATION D'UN GUIDE EN CAS DE CRIME OU DISPARITION À BORD DES PAQUEBOTS.**

À la suite d'une proposition ancienne de la CLIA, de nombreuses délégations ont approuvé le projet, qui sera supervisé par la Grande-Bretagne. M. Penning, ministre en charge, a salué l'initiative, indiquant que des crimes ont lieu lors de croisières, tout comme à terre, et qu'il est nécessaire de s'en préoccuper. Les éléments principaux de ce guide seraient: la sauvegarde des preuves, le soin médical, pastoral et psychologique des victimes, un rapport rapide et efficace aux autorités gouvernementales, et une coopération active de ces autorités aux enquêtes. L'OMI demande que le travail commence immédiatement, que le guide soit établi en fonction des différents types de navire et sans augmentation excessive de la charge de travail du capitaine ou de l'équipage.

#### **LES ARMATEURS DE FERRIES NORDIQUES TOUJOURS OPPOSÉS AUX RÈGLES SOUFRE À VENIR.**

Fin avril, H. H. Conzen, directeur TT-Line, au cours d'une conférence de presse en Allemagne, a indiqué que la profession doit stopper l'entrée en vigueur de la limite 0,1% dans les SECA de la Mer du Nord et la Baltique au 1er janvier 2015. Il indique penser que, si l'ONU reconnaît que la limite n'est pas tenable, il est probable que l'UE suivra: "tous les États riverains doivent faire pression auprès de l'OMI". TT-Line a cependant projeté de faire un essai de "scrubber" d'échappement en 2013 et 2014, sur un long temps d'exploitation, Conzen indique que la technologie demande encore du temps pour se développer et qu'il ne semble pas y avoir de système convenable pour ses navires, pour le moment. Sans scrubber, l'utilisation de fuels désoufrés entraînerait une augmentation du coût des soutes de 80% pour ses navires.

#### **SICHEM PANDORA/ KLEIN FAMILIE.**

L'abordage de ces deux navires (chimiquier et pêcheur) a eu lieu le 5 janvier 2006, près de l'île de Alderney, entraînant la mort de cinq marins. Un tribunal maltais a accusé le second capitaine (V. Ogarkov) du Sichem Pandora et le marin (A. Belikovs) de responsabilité. Le tribunal indique qu'ils n'ont pas porté secours aux marins en détresse et n'ont pas signalé l'accident, notant également que les deux navires n'assuraient pas une veille appropriée et que le Klein Familie n'était pas éclairé correctement. Le ministre des transports a demandé la poursuite.

## **PIRATERIE**

#### **PÉTROLIER ENRICA LEXIE, DEUX MORTS PAR ERREUR.**

Le 15 février, Le Enrica Lexie (pavillon italien, 104.255 tpl), ayant à bord des gardes militaires, avait ouvert le feu sur une embarcation, indiquée comme n'ayant pas répondu aux sommations, et ayant conservé le même cap. Deux pêcheurs Indiens ont été tués. Les officiels italiens déclarent que l'action a eu lieu dans les eaux internationales et était une action justifiée compte tenu des circonstances. Les Indiens déclarent que l'action a eu lieu dans les eaux territoriales, et veulent une poursuite judiciaire sur place. Le navire a été arrêté au mouillage, et les deux gardes arrêtés à terre, puis le navire a été mis à quai à Cochin. Malgré la pression diplomatique de l'Italie, avec déplacement d'un ministre (qui a visité les deux gardes détenus), les Indiens maintiennent leur version, et confirment une procédure pour meurtre. Le 29, il a été demandé une première garantie pour les familles des pêcheurs. Des enquêteurs accusent le capitaine d'avoir tardé à signaler l'incident aux autorités indiennes. Le 30 mars, un tribunal stipule que le navire est libéré contre une caution de 30 millions roupies (600.000 USD) et à la condition que le capitaine et l'équipage retournent aux Indes sous trois semaines après convocation, les gardes militaires italiens restant détenus. Mais le 3 avril, cet accord est annulé, et le navire est retenu au moins jusqu'au 16 avril.

#### **AUGMENTATION CONSTANTE DU NOMBRE DE COMPAGNIES DE SÉCURITÉ.**

Le London Financial Times rapporte qu'il y a de plus en plus de compagnies proposant des services de gardes armés aux armateurs. Ce journal confirme que des compagnies sont plus ou moins sérieuses avec du personnel plus ou moins, ou pas du tout formé et indique avoir recensé 120 compagnies. Un organisme comme le SAMI a été fondé en 2011 pour en "accréditer" certaines.

#### **LE SOMALILAND LÉGIFÈRE.**

Le Somaliland a proclamé son indépendance en 1991 (séparation de la Somalie) mais n'est pas reconnu internationalement. Les dirigeants ont publié une législation afin de pouvoir ramener les individus convaincus de piraterie dans leur enclave, pour les condamner jusqu'à 25 ans de prison (alors que précédemment ils étaient accusés de violence avec armes). Bien que ce soit un progrès contre la piraterie, l'agence Reuters signale cependant que la région manque d'infrastructures pour une détention de nombreuses personnes.

#### LES BRITANNIQUES ET LES NÉERLANDAIS COOPÈRENT POUR UNE AGENCE DE RENSEIGNEMENTS.

Ces deux États ont décidé de fonder conjointement le "Regional Anti-piracy Prosecutions Intelligence Coordination Center" (RAPPICC) aux Seychelles. On parle respectivement de 873.000 et 400.000 USD. La convention a été signée. Le RAPPICC coordonnera et analysera les renseignements afin de renforcer les poursuites contre les pirates, y compris l'établissement de preuves utilisables. Il a été rappelé que la piraterie est un des symptômes du chaos actuel en Somalie, et que la solution est essentiellement à terre, les renseignements auront pour but de s'assurer que la piraterie ne paie pas : "Depuis trop longtemps, la communauté internationale s'est braquée sur les hommes qui sont envoyés en mer, sans prendre en compte ceux qui financent et montent des opérations importantes de piraterie". Par ailleurs, les Britanniques ajoutent 150.000 GBP pour le bureau de l'ONU pour la Somalie destiné à coordonner les activités anti-piraterie: "Nous voulons cesser de voir des pirates capturés puis libérés parce qu'il n'y a nulle part où les poursuivre et les emprisonner".

#### DEUX MORTS AU COURS D'UN ASSAUT.

Le 29 février, il a été signalé un assaut, mené par le HDMS Absalon (danois), contre un navire piraté, qui était suivi depuis plusieurs jours et qui se préparait à des actions de piraterie. Cette opération s'est terminée par la reddition des pirates (17) et la libération de 18 marins otages, mais deux de ces marins étaient grièvement blessés et sont morts rapidement malgré des soins. Le navire (pavillon iranien), avait un équipage Iranien et Pakistanais qui avait été immédiatement contraint de manœuvrer en tant que bateau-mère, sans même qu'il y ait eu demande de rançon, ni contact quelconque avec l'armateur ou les familles.

#### LES ATTAQUES CONTINUENT AU LARGE DU NIGÉRIA.

Fin février, un reefer (Pavillon Curaçao, intérêts danois) a été attaqué à 3 milles de la bouée d'atterrissage de Port Harcourt, le capitaine et le chef mécanicien ont été emmenés comme otages, un membre d'équipage est porté disparu, le navire a été pillé. Deux semaines auparavant, un cargo a été attaqué, le capitaine a été abattu et le chef mécanicien est mort suite à ses blessures d'origine non précisées. Ces attaques font suite à 11 autres depuis le début de l'année, alors que, l'année dernière, la zone avait été relativement plus calme à la fin de l'année qu'au début de celle-ci.

#### A SINGAPOUR, UNE CONFÉRENCE PLAIDE POUR L'UTILISATION DE GARDES ARMÉS.

Début mars, au cours d'une conférence "Asia Pacific Maritime", S. Bennett (ICS) a indiqué que de plus en plus d'armateurs décident d'utiliser ces services dans les zones dangereuses de piraterie. Il a ajouté que ce n'est pas une vraie solution à long terme, cela pose des problèmes divers et il y a nécessité de réglementer et de déterminer les responsabilités en cas de problème. G. Horsington, Swire Pacific Offshore, indique que, bien que ces gardes ne soient pas inclus dans les équipages, leur utilisation devient un devoir malgré les différentes difficultés, ayant une obligation de protéger le personnel. Les différentes lois nationales fixent les conditions pratiques, par ex, Singapour interdit absolument le débarquement d'armes. Au cours de l'Asian Shipowners Forum, il a été clairement fait appel à l'intervention de l'ONU, pour une approbation des personnels, et la supervision de "bases" de ces compagnies de sûreté en eaux internationales.

#### NOUVELLES DISPOSITIONS AU SUD DE LA ZONE DE PIRATERIE.

Le 23 mars, il a été envisagé une coopération entre les États près de l'Afrique du Sud, un système centralisé sera mis en place à partir du 1er avril. Les contacts ont été formalisés entre l'Afrique du Sud, le Mozambique, la Somalie et la Tanzanie. L'accord prévoit une frégate avec hélicoptère et des unités militaires, le Mozambique fournissant une base navale et 12 petits patrouilleurs, trois patrouilleurs tanzaniens pour la zone de Dar-es-Salaam et les approches du Mozambique. B. H. Teuteberg, stratégie maritime de l'Afrique du Sud, a indiqué qu'en cas d'arrestation de pirates, il pourra être difficile de les poursuivre judiciairement: "il ne serait pas judicieux de les incarcérer ou de les juger ici. Nous croyons que les jugements devraient se situer dans un lieu unique".

#### LES ZONES BÉNIN ET NIGERIA SONT DÉCLARÉES ZONES DANGEREUSES.

A partir du 1<sup>er</sup> avril, les eaux de ces pays, y compris les ports, terminaux et mouillages sur rade, le delta du Niger et les eaux intérieures ou portuaires sont déclarées zones dangereuses, sauf si le navire est accosté ou amarré à une bouée de chargement dans une zone gardée. L'ITF rappelle les conditions induites dont le doublement du salaire "basic" et des indemnités en cas de mort ou blessure, ainsi que le droit de refuser d'entrer dans ces zones.

#### SOS S'ÉLÈVE CONTRE CERTAINES OPINIONS DEMANDANT DE CESSER DE PAYER DES RANÇONS.

A. Evit, chairman de SOS (Save Our Seafarers) et président d'Intermanager, s'est élevé contre des commentaires, entendus lors d'un colloque récent à Londres, de gouvernements demandant de cesser de payer des rançons aux pirates. Il a indiqué que la conséquence serait une réticence encore plus grande des équipages et donc des détours importants et coûteux. Et pour ceux qui seraient obligés de transiter par des zones avec pirates, les assurances deviendraient prohibitives, sans parler de la détention des marins et du fait que le navire serait "perte totale" au bout de six mois.

#### L'UE ÉTEND JUSQU'À DÉCEMBRE 2014 L'AUTORISATION DE POURSUITE DES PIRATES À TERRE.

Le 23 mars, la Navfor, en accord avec les ministres des Affaires étrangères de l'UE, a signalé étendre son théâtre d'opérations aux côtes de la Somalie et aux eaux intérieures pour la poursuite des pirates. L'opération Atalanta, protection du Programme d'aide alimentaire sera également étendue aux eaux territoriales (en coopération avec le gouvernement fédéral transitoire), elle n'était jusqu'à présent opérationnelle qu'en haute mer. Un budget supplémentaire de 14,9 millions Euros a été approuvé pour une extension de ces dispositions jusqu'en décembre 2014.

#### AMÉLIORATIONS À LA SUITE DES MESURES ANTI-PIRATES.

Début avril, on indique que 6 navires ont été capturés, et une rançon demandée, au cours des derniers huit mois (à comparer avec 36 les 8 mois précédents). Le taux d'attaques réussies est presque revenu au taux de 2007, cela est sans doute dû à l'emploi de gardes armés, à des équipements tels que barbelés ou autres, et, on ajoute: aussi au fait de l'enrichissement des pirates. L'amiral (Turc) S. Azmi Tosun a insisté sur le fait que l'emploi de gardes armés est une mesure particulièrement efficace.

#### UN NAVIRE LIBÉRÉ DANS DES CIRCONSTANCES CONFUSES.

Le 5 avril, H. Sayyari (armée de mer iranienne) indique que l'Eglantine (Vraquier pavillon Bolivien, exploitant iranien, 63 400 tpl) qui avait été capturé le 26 mars à 305 milles au NW de Male, a été libéré après une bataille intensive de 48 heures. Il indique que l'équipage a été libéré sans blessé et 13 pirates arrêtés en vue de poursuites judiciaires. D'autres renseignements (radio de Puntland) indiquent qu'une rançon a été payée.

#### DES DRONES US PERDUS OU AVARIÉS.

Le 11 avril, le Pentagone indique qu'un drone a été perdu lors de l'atterrissage aux Seychelles. Il est tombé à la mer près de l'aéroport, un premier avait été avarié (Déc. 2011) n'ayant pas freiné après son atterrissage. Ces drones US ne sont pas armés et sont utilisés pour observation dans les actions anti-pirates. Le 12 avril, les USA signalent n'avoir pu faire apponter un drone hélicoptère sur la frégate Simpson (récupéré à la mer).

#### LE MINISTRE DE LA DÉFENSE SUD AFRICAÏN CONSCIENT DE MODIFICATIONS NÉCESSAIRES.

L. Sisulu, a indiqué, au Third Indian Naval Symposium tenu début avril à Capetown, que les escales de navires avec des gardes armés sont actuellement interdites en Afrique du Sud. Les navires nationaux n'emploient pas de gardes armés mais bénéficient de la protection de patrouilles navales nationales. Plusieurs pays (non précisés) ont fermement demandé d'autoriser les escales avec des armes à bord. Sisulu a pressé les délégués de mettre en place une réponse coordonnée dans le projet incluant l'Afrique du Sud, le Mozambique et la Tanzanie. Il a précisé ne pas détenir de pirates ou présumés pirates, et que ceux qui seraient capturés (par des forces SA) seraient envoyés au Kenya.

#### UN PIRATE IMPORTANT CAPTURÉ.

A. Mwangura, "consultant" basé au Kenya, a indiqué que des forces iraniennes, le 6 avril, parmi les 9 pirates capturés lors d'un assaut sur le Xiang Hua Men (pavillon Chine), ont capturé Garaad (en fait Mohamed Abdi, 40 ans) membre du clan Darood, responsable de nombreuses attaques réussies depuis les années 2000 (Maersk Alabama, Sea Horse, Hannibal II, Blida...). Autrefois membre des forces armées somaliennes, il avait été entraîné par une compagnie britannique en vue de protéger des zones de pêche. Il avait quitté Harardhere en mars pour sa dernière expédition. Un capitaine, otage plus de quatre mois en 2010, a indiqué hésiter à revenir témoigner contre lui: "My life has already been changed because of his criminal cats; I want to avoid going through that story again".

#### TRAFFIC D'ARMES MODIFIÉ APRÈS LA RÉVOLUTION LIBYENNE.

Un responsable du Centre Africain pour l'étude et la recherche sur le terrorisme, indique que l'on trouve des armes venant de Libye, un trafic qui est parmi les plus importants ces derniers temps. Il y a des armes sophistiquées et les pirates somaliens sont parmi les acheteurs en Sierra Leone, Liberia et d'autres pays. Une politique récente plus dure de l'Inde, de l'Iran, la Chine et l'UE, accompagnée de l'emploi plus important de gardes armés à bord a sérieusement diminué les possibilités habituelles des pirates.

#### CAS DU LEILA.

Le 13 avril, il est indiqué que le Leila (1 375 tpl, pris en février dernier à 25 milles de Sath, Oman) a été libéré et a repris la route vers sa destination première (Berbera, Somaliland). Reuters indique une rançon de 250 à 300 000 USD. En fait, des notables locaux avaient pressé les pirates de libérer le navire sans rançon parce que le propriétaire de la cargaison était du Somaliland. En mars, un "contact" avait demandé le retour de pirates emprisonnés au Somaliland en échange du navire. Finalement, il semble qu'il y ait eu un accord accompagné d'une "petite" rançon. Un porte-parole avait déclaré "nous ne libérerons pas le navire sans élargissement des prisonniers. Le Somaliland nous condamne à 20 ans de prison, alors que les condamnations ne sont que de 7 ans au Yémen".

#### ENCORE UN MORT.

Fin avril, le Royal Grace (6 813 tpl, pavillon Panama, exploitant Émirats) navire capturé le 2 mars au voisinage d'Oman, a signalé un mort (sans précision sur les causes de la mort) parmi les 22 membres d'équipage (Inde, Bangladesh, Pakistan et Nigeria). Pratiquement simultanément, un mort a été signalé sur le Naham 3 (chalutier capturé). Cela porte à six le nombre de morts signalés en rapport avec la piraterie à ajouter à quatre précédents, nombre indiqué pour le premier trimestre par l'IMB. Si cela est confirmé, l'année 2012 sera l'année avec le nombre de morts le plus important (en 2011, on avait compté huit morts).

#### COMPAGNIES DE "GARDES", EXEMPLE DE PVI.

PVI (Protection Vessels International) fait une publicité assez active et en faisant valoir son savoir faire. Cette compagnie indique recruter uniquement des anciens Royal Marines, dont les actions n'ont, jusqu'à présent, jamais été au-delà de tirs d'avertissement ayant toujours interrompu les attaques. Le 21 avril, elle indique avoir 312 gardes embarqués sur 78 navires, et estime assurer 25 à 30% du total du service de gardes armés. La compagnie étudie la fourniture d'un service en Ouest Afrique où les attaques semblent plus violentes.

## TERMES EN USAGE DANS LA MARINE MARCHANDE EN GÉNÉRAL ET À LA COMPAGNIE EN PARTICULIER (À NE PAS LAISSER ENTRE TOUTES LES MAINS...)

*Je demande l'indulgence des lecteurs (et particulièrement féminins), qui seront amenés à lire quelques définitions qui ne leur sont pas spécialement destinées. Néanmoins je souhaitais ne pas laisser se perdre ces expressions pittoresques de notre vieille marine et toutes suggestions seront les bienvenues*

**A barroter :** plein à ras-bord.

**A bloc ! :** à fond, complètement.

**Ah ! Vieille marine... :** expression remplie de nostalgie de tous ceux qui ont connu la marine marchande "d'avant"...

**Affameur :** autrefois l'intendant, désormais le chef cuisinier, dit "chef chargé". Voir aussi Marchand de soupe.

**Années CFA :** unité de mesure de l'âge de quelqu'un à qui on veut faire plaisir en divisant son âge par deux.

**Arbre de Noël :** les feux de mât dans le mât radar.

**Arme blanche (y aller à l'arme blanche) :** ce n'est pas très rai-

sonnable lorsqu'on est de sortie à terre...

**Armer (un navire) :** désigne l'action d'équiper le navire avec un équipage, du matériel, des vivres, etc., aucune arme ne faisant plus désormais partie de l'équipement d'un navire moderne.

**Ascenseur coréen :** système de va-et-vient avec poulie, destiné à remplacer l'ascenseur sur les bateaux qui n'en ont pas.

**Assistants sociaux :** créatures peu farouches et généralement prêtes à consoler le marin en le délestant au passage de ses maigres économies. A Madagascar on les appelait les «cousines». Aux Messageries on reconnaissait Mesdames officiers de Mesdames

équipage à la couleur de la serviette éponge que ces demoiselles portaient ceinte autour de la taille. Les draps de bain des officiers avaient en effet un liseré orange et ceux de l'équipage un liseré bleu. Bien sûr il n'était pas question pour ces demoiselles de se mélanger et celles de l'équipage qui s'aventuraient chez les officiers étaient vertement éconduites par leurs consœurs des étages supérieurs !

**Atterrage :** désigne l'action d'atterrir, c'est à dire de se rapprocher de la terre.

**Avarie commune :** ce n'est pas une avarie banale mais ce terme de droit commercial maritime désigne le fait de faire supporter par l'ensemble des chargeurs les avaries consécutives aux actions entreprises pour combattre un événement de mer. Exemple : marchandises mouillées en voulant éteindre un incendie.

**Avions :** les couverts à table.

**Balancer (la machine) :** on ne l'envoie pas en l'air mais on lance le moteur au combustible avant l'appareillage (test de fonctionnement).

**Balayeurs de cale :** déchets en fond de cale, lorsqu'on transportait les «divers» en sacherie ou même en caisses. Au besoin les dockers en «produisaient» eux-mêmes, instituant ainsi une habitude détestable qui a disparu avec l'arrivée des conteneurs. Et encore...

**Baleinière :** nécessaire à huile/vinaigre/sel/poivre sur la table du carré (de forme oblongue).

**Baliser :** serrer les fesses.

**Bannette chaude :** système consistant (plutôt à la pêche) à partager une couchette à deux (mais pas en même temps !).

**Baraterie :** terme d'assurance désignant l'acte de couler volontairement un navire pour empocher la prime d'assurance.

**Barque :** dans la Mar-Mar on n'utilise ce terme que dans les expressions «en longue barque» ou «en travers de barque».

**Barrer :** on prend la barre mais on ne «barre» pas, on «gouverne» !

**«Bas si rouges et tricots verts» :** tous les marins (plaisanciers compris) connaissent ce moyen mnémotechnique pour se rappeler la forme et la couleur des bouées latérales lorsqu'on entre dans un chenal depuis la mer : à bâbord elles sont cylindriques et rouges, à tribord coniques et vertes (du moins dans le système européen).

**Batayolles :** rambardes autour des ponts.

**Bateau gris :** navire de la Marine Nationale (on dit encore «bette-ravier»).

**Bateau sec :** navire sur lequel l'alcool est interdit. A ne pas confondre avec navire au sec (échoué) !

**Battre pavillon :** non, on ne s'acharne pas ainsi sur ce noble morceau de tissu. Un navire arbore ainsi sa nationalité. Voir aussi couleurs.

**Beau-frère :** pas mal de marins le sont dans certains ports, la plupart du temps sans le savoir !

**Bengala :** sexe masculin (sur la côte d'Afrique).

**Bétaillère :** l'avion... mode de transport en général peu apprécié des marins.

**Bête aux longues oreilles ("BLO") :** animal rongeur dont aucun marin ne se risquerait à prononcer le nom à bord d'un navire, encore moins à en manger. On l'appelle aussi la bête, polop-polop, portepois, cousin du lièvre, cavalier à grandes pattes, cavalier de prairie, Ya-ya...

**Bible :** annuaire des officiers de la Compagnie, classés par fonction et par ancienneté.

**Bibelot ou Pontus :** officier pont.

**Bidel :** l'écrivain du bord (dit aussi Capitaine d'Armes), qui autrefois était en quelque sorte l'adjoint du second Capitaine pour les

opérations commerciales. Ce terme n'a pas survécu à la marine moderne. A ne pas confondre avec Bidou qui est dans l'armée l'officier le plus jeune dans le grade le moins élevé.

**Bigame (marin bigame) :** un marin bigame est un marin qui a deux femmes dans le même port !

**Bip-bip :** l'officier Radio (avant sa disparition).

**Biture (prendre une) :** élonger la chaîne en larges boucles sur le pont. Par analogie marcher en zigzaguant, ce qui désigne immanquablement l'homme saoul...

**Black-jack :** méthode particulière d'élimination des boues... avant MARPOL !

**Blague :** local sous scellé où l'équipage mettait le surplus des quantités d'alcool ou de tabac tolérées par la douane en escale.

**Boîte à cafards :** coffret bourré d'électronique.

**Boîte à savon :** navire transporteur de voitures (dit encore fer à repasser). Plus généralement, navire peu marin.

**Bollard :** l'équivalent terrestre (sur un quai) de la « bitte d'amarrage » sur le navire. NB : ladite bitte (avec deux «t») ne doit pas être confondue avec son homophone à un seul «t» !

**Bon de saillie :** bon du commandant autorisant l'accès à bord «d'assistantes sociales».

**Bonhomme :** rouleau servant à dévier la direction d'une aussière.

**Bord (le) :** désigne le navire (ex : «regagner le bord») ou son équipage (ex : «informer le bord»).

**Bordille (bateau bordille) :** navire à l'allure pas très propre, associé souvent aux pavillons de complaisance. Voir aussi Cagassièr.

**Boucaille :** brumasse.

**Bouée (être au vent de sa bouée) :** être maître de la situation ou à jour de son travail.

**Bouée postale :** objet de blague dont les zefs (voir ce mot) faisaient les frais, consistant prétendument à déposer le courrier en mer à quelques endroits stratégiques sur l'eau censés servir de boîte à lettres pour les navires de passage. Véridique par contre, était l'usage consistant à jeter des bouteilles contenant quelques lettres dans le détroit de Messine ou ailleurs (Açores, etc.), que les pêcheurs locaux ramassaient puis postaient eux-mêmes... à condition que se trouvât quelque menue monnaie (ou des paquets de cigarettes) dans la bouteille.

**Bouchon gras :** mécanicien.

**Bouffeur de ferraille :** mécanicien « obsédé » par sa machine.

**Bout de bois :** charpentier.

**Braguettes jaunes :** les officiers des Messageries Maritimes, dits aussi les officiers des Indes.

**Branle-bas :** Désigne le fait de prévenir l'équipage que l'on va mettre incessamment aux postes de manœuvre. «Branle-bas de combat !», hurlait l'ancêtre du capitaine Haddock avant d'affronter son rival Rackham le Rouge. Les vrais pirates ou corsaires ont-ils utilisé la même expression dans ces périlleuses circonstances? Toujours est-il qu'un «branle», au temps de la flibuste, désignait un hamac. «Branle-bas» voulait donc dire «A bas des hamacs ! Debout là-dedans !». «Branler» voulait d'ailleurs dire «secouer». C'est pourquoi un «branle» pouvait-il aussi désigner une danse. Près de Pézenas, lors des fêtes traditionnelles, on danse encore le «branle du soufflet». Aujourd'hui, pour nous rappeler le sens originel de «branler», c'est-à-dire «bouger», on emploie le verbe «s'ébranler».

**Bras cassé :** bon à rien, incapable ou fainéant. Voir aussi lest et poids mort.

**Brise ménage :** vin. Dit aussi gwin-ru, jaja ou antigel.

**Bruits de coursive :** ragots, rumeurs.

**Buriné par les embruns de comptoir :** couperosé.

A suivre...

Cdt Gilles FOUBERT

# En passant par la Cambuse

## Gastronomie aux USA



Tout d'abord, y a-t-il une gastronomie particulière à ce pays hors hamburgers et hot-dogs ? Oui bien sûr, mais elle est assez difficile à appréhender.

Elle débute avec les produits locaux d'origines : bisons, dindons, coquillages, poissons et maïs. Il en est resté le T-bone d'une grande qualité surtout au barbecue, où il peut être enrichi d'une sauce BBQ dont beaucoup de foyers possèdent leur propre recette, qu'ils conservent car étant la meilleure.

Il est resté aussi la soupe de coquillages «clam chowder». La traduction en français de chowder n'est pas bien définie, on parle de cotriade, de chaudron, les Américains souhaiteraient que l'on retienne chaudrée comme en Charente. La base, c'est de l'oignon que l'on fera revenir, auquel on ajoute un peu de farine de maïs, du lard salé, fumé ou du bacon, des pommes de terre, l'eau des clams le lait, la crème. Faire cuire et ajouter les clams et sel, poivre, thym. Grosse polémique, peut-on accepter les tomates ou le persil, car il y a Boston chowder, Manhattan chowder, Connecticut chowder et les autres ? (Notons qu'aux USA, on trouve facilement clams, coques, huîtres... décoquillés dans des bocaux).

Il faut aussi considérer le peuplement de ce pays. Chaque groupe a apporté ses habitudes alimentaires en les adaptant parfois. Au sud-ouest le Tex-Mex, en Louisiane les épices cajun, le Jumbalaya, en Pennsylvanie et au Wisconsin, ce sont les Allemands et l'aigre-doux qui ont favorisé les hot-dogs, au Minnesota les Suédois ont gardé le hareng, et dernièrement ce sont les Cubains qui prirent possession de la Floride (j'ai vu sur un magasin à Tampa le panneau «English spoken»). Et n'oublions pas les Chinois et les Italiens!

D'ailleurs, voici la pizza «chicago style». Pour la pâte, utiliser de la farine courante et ajouter le 1/5<sup>ème</sup> de son poids en farine de maïs, pour la garniture : un peu de sauce tomate et de mozzarella, puis viande de bœuf hachée, défaire une saucisse italienne et une saucisse de porc, ajouter bacon, lardons, poivron, champignons, oignons en petits morceaux, terminer avec la sauce tomate, mozzarella et parmesan, passer au four 240° pendant 25 minutes. (les viandes doivent être cuites avant de garnir la pizza).

Il est un célèbre plat qui peut servir de breakfast co-

pieux : le Hangtown, (huîtres, œufs, bacon) né vers 1850 à Hangtown, aujourd'hui Placerville. Un mineur devenu riche y aurait demandé qu'on lui serve le plat le plus cher possible, les huîtres venant de San Francisco à 100 km de là, le bacon venant de la côte Est et les œufs rares et fragiles, l'aubergiste pensa à ce plat. Il est dit aussi qu'un condamné à mort avait demandé ces ingrédients pour son dernier repas. Avant de les réunir, il gagnait quelques jours.

La recette se fait toujours : passer les huîtres (on les trouve aussi en bocal) dans la farine puis dans l'œuf battu et de la chapelure, faire frire à la poêle avec une huile végétale, réserver sur un papier absorbant. Dans une poêle, faire revenir les lardons, réserver. Ensuite faire des œufs brouillés, à mi-cuisson mettre la moitié des lardons, puis servir dans l'assiette, y parsemer le reste des lardons et déposer dessus les huîtres panées.

Beaucoup d'Américains grignotent toute la journée, et j'ai remarqué un rite lorsque nous prenions des remorqueurs pour les manœuvres, que ce soit dans les eaux calmes de Los Angeles, les glaces de l'Hudson River à New-York, ou la grosse chaleur humide de la Nouvelle-Orléans, dès que la remorque est prise, tout l'équipage du remorqueur va boire sa tasse de café au lait, et cela quelle que soit l'heure, de jour comme de nuit !

On peut parfois y ajouter un morceau de «apple brown Betty».

Dans une casserole, faire fondre 130 g de beurre à mélanger avec 150 g de chapelure, en mettre 1/3 dans le fond d'un moule à manqué pour 6 personnes, puis 3 pommes vertes épluchées et émincées, saupoudrer de la moitié de 150 g de sucre en poudre mélangé avec 3 cuillères à soupe de cannelle, 1 cuillère à café de zeste de citron, une pincée de muscade, recouvrir de 1/3 de chapelure au beurre, remettre 3 pommes émincées, le reste de sucre et le reste de chapelure au beurre. Finir le montage avec 3 cuillères à café d'eau et quelques noisettes de beurre et enfourner 3/4 d'heure à 200°.

A consommer le lendemain légèrement tiédi, avec un peu de crème fraîche ou avec une «hard sauce» (100 g de beurre fondu avec 100 g de sucre glace, puis ajouter 1 cuillère à soupe de rhum). Cette sauce doit être servie froide.

Cdt Yves CHARLOT