

AFCAN

Informations



Vanoise arrivant au Havre par Alain COZ

N° 95

Septembre 2012



Sommaire

Editorial.....	Page 3
Elections présidentielles - Lettre aux candidats	Page 4
Réponse du candidat François Hollande.....	Page 5
Protection du Capitaine - Lettre aux partenaires sociaux	Page 6
Réponse d'Armateurs de France	Page 7
CESMA 2012 council meeting – AGA.....	Pages 8-9
IFDM : Rôle, statut, contraintes, responsabilité du capitaine	Pages 9-11
OMI : 58 ^{ème} session du sous-comité NAV	Pages 11-14
OMI : 90 ^{ème} session du comité MSC	Pages 15-18
OMI : 43 ^{ème} session du sous-comité STW.....	Pages 19-21
Renforcement des capacités maritimes dans la Corne d'Afrique	Page 21
Commission du bien-être des marins à Brest.....	Page 22
Formation et qualification de la personne désignée.....	Pages 22-23
ASES, système anti-intrusion pour navires.....	Pages 24-25
Le capitaine du TK BREMEN a-t-il été piégé ?	Page 25
Enjeux judiciaires de l'action de l'Etat en mer.....	Pages 26-29
Nouvelles – Lettres – Extraits.....	Pages 29-35
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 - Site web : www.afcan.org



ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2011

Membres actifs navigant : 202 €
Actifs en Mission à terre : 150 €
Retraités et Membres associés : 30 €

Abonnement annuel à la revue AFCAN Informations 20 €

Choix de l'Adhérent

- J'adhère à l'Association et je m'abonne à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 222 € / 170 € / 50 €
- J'adhère à l'Association et je ne m'abonne pas à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 202 € / 150 € / 30 €
- Je m'abonne uniquement à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 20 €

Cocher la case souhaitée et la somme correspondant à votre situation.

Extraits des statuts : «Les membres associés comprennent les personnes possédant un brevet permettant l'accès au commandement, ou dont l'activité a montré leur attachement et leur intérêt pour les problèmes maritimes liés à la fonction de capitaine..»

Tous les officiers susceptibles de commander sont invités à devenir membres associés dès maintenant.

Les Capitaines exerçant un commandement, et à jour de leur cotisation, bénéficient de notre contrat d'assistance juridique.

Les adhérents reçoivent le Bulletin mensuel.

Les chèques, libellés à l'ordre de l'AFCAN, sans adresse et sans autre indication, sont à envoyer à :

Cdt A. Jegu, Secrétaire Général
Résidence 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

BREST :	tél. : 0298 463 760
LE HAVRE :	Affaires Maritimes tél. : 0609 450 057
MARSEILLE :	tél. : 0645 594 885
NANTES :	tél. : 0607 112 529

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

Editorial



vacance(s). Quel joli mot, qui fait certainement rêver nos collègues actifs embarqués en ces temps d'été. Et pourtant voilà un mot qui a plusieurs acceptions :

Vacance, au singulier : situation d'une charge, d'un poste momentanément dépourvu d'un titulaire. On parle, par exemple, de la vacance du pouvoir le temps pendant lequel une autorité publique ou privée ne s'exerce plus. Donc synonyme de manque, de vide.

Cette acception, en physique nucléaire, entraîne un effet positif. Lorsqu'un proton rencontre une vacance, il est attiré par ce vide, il s'en dégage alors plus d'énergie. Un vide qui devient un bienfait (pour le proton). Le même sens, hors physique nucléaire, devient chargé de négativité. Surtout lorsqu'il s'agit de (ne pas) prendre une décision.

Vacances, au pluriel : période légale d'arrêt de travail des salariés.

Un navire de commerce, le MSC Flaminia, pavillon allemand, a passé de drôles de vacances, dans l'océan Atlantique. Résumons : ce porte-conteneurs déclare un feu à bord le 14 juillet dernier. Après la lutte, et surtout le décès de deux marins pendant cette lutte, l'équipage abandonne le navire. Des secours (remorqueurs) arrivés sur place aident à la lutte contre l'incendie. Le feu est éteint, mais le navire a alors une gîte de 10 degrés. Qu'en faire ?

Pour des raisons qui nous semblent évidentes, enfin à nous, Capitaines de navires, il est nécessaire de remorquer ce navire, désormais en mauvais état dont les efforts tranchants et moments fléchissants dépassent certainement allègrement les 100%, de le remorquer donc vers une zone, un port de refuge. D'autant que la météo, même si elle est clémente sur les côtes, risque fortement de se détériorer en pleine mer. Ne sommes-nous pas au début de la saison des cyclones sur l'Atlantique Nord ? Et nombreux sont ceux qui virent au Nord et à l'Est avant les côtes américaines ou les îles Caraïbes. Une bonne grosse houle bien cassante en perspective. De plus, un décret paru en février 2012 donne autorité pour décréter d'un lieu de refuge.

Mais voilà, ce sont Les Vacances. Des estivants sur les bords de côtes. Soit ! un spectacle bien pauvre pour des vacanciers que de voir un navire entrer dans cet état dans un port de refuge. Car tout port a vocation à être port de refuge, rappelons qu'il n'existe pas de liste officielle et publiée. Tout port, toute baie, oui, mais surtout celui ou celle du voisin.

Alors Les Vacances ont entraîné La Vacance. Aucune décision de prise. On laisse le navire, sous surveillance de ses remorqueurs tout de même, errer dans l'océan. Vers l'Est, puis le Sud-Ouest lorsqu'il se rapproche trop et il pourrait ainsi entrer dans une zone sous juridiction d'un pays (y compris le nôtre).

Jusqu'à quand ? Que le navire casse, qu'il coule provoquant une pollution, pour laquelle on saura bien mettre un capitaine en prison, des conteneurs qui vont dériver entre deux eaux et représenter pendant longtemps des grands dangers pour la navigation ?

Certains, plus commerçants ou plus soucieux de l'environnement, aimeraient bien en faire quelque chose, mais la solution trouvée consiste à faire transiter un navire qui ne demande qu'à se casser en deux par le Pas-de-Calais. Est-ce la solution la plus « environnementalement » compatible ? On peut sérieusement se poser la question. Alors du silence. Surtout ne pas en parler. D'autant plus facile en cet été sportif. Pas de vagues, rien sur les ondes. Et puis n'est-ce pas lors de l'un de ces deux mois estivaux que l'on fête un Endormissement ?

Vacances : c'est, pour beaucoup de personnes dans le monde, un terme signifiant voyages, éloignement, dépaysement. C'est aussi (?) le cas pour nos pirates favorisés de la Corne d'Afrique, qui, mousson oblige, prennent des vacances. Studieuses et profitables, dans le sud de la mer Rouge.

Bon vent, belle mer.

**Cdt Hubert ARDILLON,
Président**

LETTRE DE L'AFCAN AUX CANDIDATS À L'ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE

Association Française des Capitaines de Navires

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



LETTRE OUVERTE AUX CANDIDATS A L'ELECTION PRESIDENTIELLE

Madame, Monsieur,

L'actualité vient de nous rappeler cruellement l'importance que représente la mer, tant dans le domaine de l'industrie que de la sécurité ou de la protection de l'environnement.



L'Association Française des Capitaines de Navires a été fondée en 1979 dans le but de défendre les droits et les intérêts moraux et matériels de ses membres ainsi que d'améliorer la sécurité en mer en s'appuyant sur l'expérience acquise tout au long de leur vie par nos adhérents. Notre association regroupe la grande majorité des capitaines français embarqués, un nombre important d'anciens navigateurs ainsi que des membres associés œuvrant dans le domaine maritime.



Nous souhaitons connaître les grandes lignes de vos projets dans le domaine maritime, en particulier sur les points suivants, ou sur tout autre point qu'il vous semble utile d'évoquer.

1. POLITIQUE MARITIME :

Si des efforts indéniables ont été faits ces dernières années, nous regrettons la dispersion d'un certain nombre de services, des prises de décision quelques fois difficiles à comprendre, et nous rencontrons des difficultés à clairement identifier le bon service ou le bon interlocuteur. Conserverez-vous l'organisation actuelle ou envisagez-vous un regroupement au sein d'une entité qui permettrait une meilleure visibilité telle qu'un ministère de la mer, un secrétariat général à la mer pourvu de moyens renforcés ?

2. LE CAPITAINE :

Les responsabilités d'un capitaine de navire sont de plus en plus lourdes avec des bâtiments imposants, et parfois du personnel insuffisamment formé. Il doit faire face à de nombreux aléas de navigation, et se trouve au cœur d'enjeux financiers considérables. En tant que responsable, il doit souvent assumer des erreurs commises par des membres d'équipage dont il a rarement le choix, et il est le responsable désigné surtout en cas de catastrophe majeure. Il est nécessaire d'accroître ses moyens pour exercer pleinement une tâche dont dépendent la sécurité du navire et son environnement. Alors que le code des transports fait l'objet de modifications par ordonnance, c'est le moment de renforcer son statut, notamment en le protégeant des pressions qu'il peut subir dans ses prises de décisions. Il suffirait pour cela d'introduire quelques dispositions législatives lui garantissant de pouvoir exercer pleinement ses responsabilités.

3. FORMATION MARITIME :

La formation est essentielle pour assurer un bon niveau de sécurité sur les navires. Ayant exercé ce métier toute notre vie, en ayant bénéficié d'une excellente formation dans les Ecoles Nationales de la Marine Marchande, nous sommes très inquiets de l'évolution récente de cet enseignement. Nous craignons que la délivrance d'un diplôme d'ingénieur ne se fasse au détriment de l'enseignement de base de notre métier, en particulier par l'utilisation de simulateurs pour remplacer la formation par l'embarquement prévue par l'OMI (STCW). A cela s'ajoutent les restrictions budgétaires, l'augmentation du coût des études pour les élèves, les très grandes difficultés qu'ils rencontrent pour effectuer leurs stages embarqués. Dans une situation économique très difficile, tout cela risque d'entraîner un désintérêt des jeunes pour ce métier passionnant. Une bonne répartition des centres sur le territoire est un atout considérable pour attirer les jeunes vers ce métier, et pas uniquement pour la filière d'excellence. Nous avons besoin d'officiers bien formés, mais aussi de matelots, d'ouvriers, de personnel hôtelier, c'est à dire d'équipages sur lesquels nous puissions compter. Quelles mesures comptez-vous prendre pour répondre à ces inquiétudes partagées par un grand nombre d'acteurs du monde maritime ? Peut-on enfin espérer un fonctionnement plus démocratique de l'ENSM, avec un conseil d'administration ouvert aux professionnels de la mer ?

En l'attente de votre réponse, veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre haute considération.

Le président de l'AFCAN

Cdt Hubert ARDILLON

LETTRE DE CAMPAGNE ÉLECTORALE

L'AFCAN a reçu trois réponses aux lettres adressées à chaque candidat avant le premier tour de l'élection présidentielle. nous publions la lettre du candidat qui a été élu par le suffrage universel.

**FRANCOIS
HOLLANDE**

Association française des capitaines
de navires
Commandant Hubert ARDILLON
Rue de Bassam
29200 BREST

Paris, le 24 AVR. 2012

Commandant,

Vous avez souhaité attirer mon attention sur plusieurs sujets liés au domaine maritime. J'ai pris connaissance de votre courrier avec la plus grande attention.

Avant tout, j'affirme que la politique de la mer doit être une priorité nationale : près d'un million d'emplois, de nombreuses entreprises, des ports, l'activité de pêche, le transport, la transformation, le tourisme, toutes ces activités concourent à l'excellence française.

Premièrement, j'ai la volonté, si je deviens le prochain président de la République, d'identifier dans le gouvernement que je composerai un responsable politique en charge de la Mer qui aura à mettre en œuvre les politiques publiques embrassant toutes les thématiques maritimes.

Deuxièmement, je suis bien conscient de l'importance du rôle des capitaines de navire et des responsabilités qu'ils doivent assumer. Si les électeurs m'accordent leur confiance, je ne manquerai pas de faire étudier vos propositions en ce sens.

Enfin, je vous rejoins sur le fait que la formation est essentielle, non seulement pour assurer un bon niveau de sécurité sur les navires, mais aussi pour disposer d'hommes solidement formés et offrir des débouchés sérieux à ceux qui veulent s'engager dans les métiers de la marine.

Je l'ai déjà dit, notre société doit faire une meilleure place à sa jeunesse. Je veux aussi ouvrir un autre chemin en matière d'emploi : la formation professionnelle que nous aurons à encourager — et les régions nous y aideront —, l'école, qui devra être renforcée dans ses moyens et dans ses capacités à donner toutes ses chances à la jeunesse de France. Cela est valable pour tous les secteurs, notamment celui de la marine.

Il faudra en particulier que la formation donne une place suffisante à l'apprentissage au contact des réalités des métiers et que les programmes de formation initiale permettent de répondre, là où cela est pertinent, aux exigences permettant d'acquérir les brevets ou certifications nécessaires à l'exercice de certaines activités, et ce dans un cadre international.

.../...

francoishollande.fr

59, avenue de Ségur 75007 Paris - Tél. : +33 (0)1 56 58 90 40 - cab@francoishollande.fr

Enfin, l'implication de l'ensemble des acteurs concernés dans toutes les instances de dialogue est un des fondements du pacte démocratique que je propose pour la France.

Espérant avoir répondu à vos interrogations, je vous prie d'agréer, Commandant, l'expression de mes respectueuses et cordiales salutations.



François HOLLANDE

PROTECTION DU CAPITAINE, LETTRE AUX PARTENAIRES SOCIAUX

Association Française des Capitaines de Navires

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



Le 6 juin 2012

à Partenaires sociaux :

Armateurs de France
Syndicats Officiers

Objet : Convention Collective

Madame, Monsieur,

Le 15 novembre 1979, l'OMI, par la résolution A.443, invitait les gouvernements à prendre des mesures garantissant en particulier que :

« le capitaine est protégé, par des dispositions appropriées incluant le droit d'appel et contenues, entre autres, dans la législation nationale, les conventions collectives ou les contrats d'engagement, contre les renvois abusifs ou autres mesures injustifiées de la part du propriétaire du navire, de l'affrètement ou de toute autre personne à la suite des décisions qu'il prend selon son expérience professionnelle dans l'exercice approprié de ses fonctions ».

L'Association Française des Capitaines de Navires peut témoigner que l'on assiste toujours aujourd'hui à des renvois de Capitaines sous des motifs (ou prétextes) plus ou moins futiles : « je ne peux plus vous faire confiance, vous êtes en maladie », « je ne peux pas vous garder comme Capitaine, vous dépensez trop, même en rapport avec la sécurité ». Dans d'autres cas le manque d'explication ou de dialogue peut avoir des conséquences dramatiques.

Sans vouloir entrer dans un corporatisme qui nous semble déplacé, l'AFCAN rappelle que si le Capitaine est bien le représentant de l'Armateur à bord, son libre arbitre reste une des composantes majeures de sa fonction, et la sécurité en mer, la sûreté et la protection du milieu marin doivent, en toutes circonstances, être ses préoccupations premières. C'est pourquoi nous pensons qu'il doit être, lui aussi, protégé, entre autres, par la Convention Collective des Officiers.

En conséquence, alors que se déroulent actuellement des négociations pour le renouvellement de cette Convention, l'AFCAN vous demande d'inclure un article spécifique concernant le Capitaine et son statut, les déclarations solennelles à ce sujet ne pouvant suffire.

Vous remerciant par avance de prendre notre demande en considération, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur nos meilleures salutations.

Le Président
Hubert ARDILLON

PROTECTION DU CAPITAINE, RÉPONSE D'ARMATEURS DE FRANCE



Le Délégué Général,

Monsieur Hubert ARDILLON
Président
Association française des capitaines de navires
Rue de Bassam
29 200 Brest

N/Réf. : EB/ML/courrier AFCAN protection capitaine

Paris, Le 8 juin 2012

Monsieur le Président,

Par courrier du 6 juin 2012 vous avez attiré mon attention sur la situation de certains capitaines confrontés à des renvois sans motifs et nous vous en remercions. A ce titre vous demandez que les officiers bénéficient de dispositions spécifiques de protections et à cet égard vous citez la résolution A443 de l'OMI.

Le capitaine, bien que dans une situation particulière du fait de son statut de représentant de l'armateur, n'en demeure pas moins un salarié.

A ce titre, l'article L. 5542-42 du code des transports rappelle que les dispositions relatives au licenciement sont applicables aux marins sous réserve des adaptations fixées par décret en Conseil d'Etat (Décret n° 78-389 du 17 mars 1978). Il s'agit de l'entretien préalable, de l'assistance du salarié lors de cet entretien, de la notification par lettre motivée, de la cause réelle et sérieuse, des sanctions des irrégularités

De plus, la loi n°97-1051 du 18 novembre 1997 a étendu au capitaine de navire le droit du licenciement. L'article 50 de cette loi précise que « l'application des dispositions du mandat confié au capitaine par l'armateur est indépendante de la procédure de licenciement du capitaine ». Il nous semble donc qu'il convient de distinguer le régime juridique du licenciement de l'éventuelle responsabilité du capitaine qu'il peut encourir du fait de son statut de mandataire de l'armateur.

La perte de confiance ne peut en elle-même être un motif de licenciement, de rétrogradation et plus généralement de sanction disciplinaire. Le droit du travail impose que toute sanction repose sur un motif objectif. La perte de confiance par son caractère subjectif ne peut justifier une sanction. Un employeur qui n'aurait plus confiance dans son marin ne peut le licencier pour ce motif sauf à indiquer expressément les motifs objectifs de cette perte de confiance. Motifs qu'il doit non seulement porter à la connaissance du marin lors d'un entretien où ce dernier peut se faire assister mais qui doivent également être réels et sérieux sous peine d'être jugés abusifs.

La protection du capitaine est assurée dans notre convention collective. Il bénéficie de la même protection accordée à tout salarié en matière de procédure et de contrôle de validité du licenciement.

Organisation Professionnelle des entreprises françaises de transport et de services maritimes
47, rue de Montcau - F 75008 Paris - Tél: 33 (0)1 53 89 52 52 - Fax: 33 (0)1 53 89 52 53
SIREN : N° 284 357 600 - SIRET : N° 784 357 600 00021 - Code APE: 911 A
Internet: www.armateursdefrance.org - Email: info@armateursdefrance.org



Par conséquent, il serait superfluetatoire d'intégrer dans une convention collective des dispositions qui existent déjà au niveau législatif et réglementaire. Le rôle d'une convention collective est de traiter des spécificités du monde maritime sans nécessairement avoir à reprendre les dispositions légales applicables à tous les salariés.

Veuillez recevoir, Monsieur le président, mes sincères salutations.

Eric BANEL
Délégué Général

CESMA 2012 Council Meeting - AGA

LE COUNCIL MEETING ET L'AGA DE CESMA SE SONT TENUS À ROSTOCK (ALLEMAGNE) LES 11 ET 12 MAI 2012.

I. COUNCIL MEETING

Il s'est tenu au siège du VDKS à Rostock, dans une superbe demeure appelée : Hausbaumhaus, lieu qui sert à la fois de salles de réunions et de musée maritime.

Nous étions 9 au total. Outre le Président Von Presentin, le Secrétaire général Van Wijnen, et le Trésorier Ribaric, qui représentait aussi son pays (Slovénie), il y avait les représentants de l'Allemagne (Cpt Mueller), de la Belgique (Cpt Cuyt), de la Bulgarie (Cpt Dimitrov), des Pays-Bas (Cpt Geenevasen) et de la France (Cpt Ribes – ACOMM, Cpt Ardillon – AFCAN).

Le Président dans son allocution d'ouverture regrette l'absence des autres délégations, pour diverses causes : financière (Croatie et Italie), d'embarquement (Montenegro) ou de représentation OMI (Latvia).

En 2012 CESMA représente 872 capitaines de navires européens actifs répartis en 15 associations. Il est noté que la Pologne a demandé à rejoindre CESMA. Cela ferait 2 associations supplémentaires, soit 160 membres. Le bureau est en attente de la demande d'application, le problème pour ces associations étant de demander à leurs adhérents une cotisation supplémentaire de 40 euros.

Bilan financier :

Difficultés à tenir le budget, CESMA reçoit quelques 500 invitations par an (colloques, séminaires, etc...), certaines avec une participation financière de l'ordre de 500 euros, voire plus. Il n'est pas possible de répondre à toutes les sollicitations, un choix doit être fait et c'est souvent le côté financier qui dicte le choix.

Cesma News est publié sans sponsor, à 500 impressions le numéro. Il est proposé de faire appel à des sponsors. Une discussion s'engage à ce sujet, et compte-tenu que CESMA travaille avec les commissions de l'Union Européenne, il en a été conclu qu'il est envisageable de demander une aide financière de l'UE, ainsi qu'un sponsoring de la part de l'EMSA. Le budget 2012 de 11 000 euros fait apparaître un déficit de 2 000 euros. L'exercice 2011 s'est soldé par un déficit de 1 443.32 euros pour un budget de 12 000 euros.

Pour être conforme à la loi néerlandaise, afin d'établir la responsabilité légale de CESMA dans le pays siège, il a fallu déposer les statuts et le règlement intérieur chez un notaire hollandais, après traduction officielle. Cela a été conclu le 1^{er} mai 2012 à Amsterdam.

Etat des associations associées / observatrices :

Après discussion, il est décidé de deux «statuts» pour les associations associées ainsi que les associations qui demanderont à intégrer CESMA :

- L'association est issue d'un pays membre de l'UE, elle a alors vocation à devenir membre à part entière de CESMA, conformément aux statuts ;
- l'association n'est pas issue d'un pays membre de l'UE, elle sera



alors considérée comme membre associé à titre permanent (jusqu'à évolution de l'adhésion dudit pays à l'UE), le risque encouru étant un risque de départ d'une association qui ne souhaiterait pas rester éternellement membre associé.

II. ANNUAL GENERAL ASSEMBLY

Elle s'est tenue le lendemain après-midi au Technology Centre de Warnemuende. Le matin nous avons eu droit à différents exposés : «Maritime training and education in Germany» par le professeur Wand, «Manilla Amendments implementation in Germany» par le professeur Rachow, tous deux enseignants au centre de Warnemuende, ainsi que «Theory or practice which is more valuable at sea» par le Cpt Dimitrov, représentant bulgare, et «Simulators against practice or experience at sea» par le Cpt Ardillon.

Criminalisation du capitaine : le représentant bulgare fait part de l'affaire du capitaine Sobadjiev, arrêté et détenu en prison au Panama pour trafic de drogue. Le navire a été relâché, le capitaine est désormais abandonné par son armateur.

Cpt Dimitrov est en contact avec la famille et son avocat au Panama. Comment le sortir de prison par une pression internationale afin qu'il puisse faire face lors de son procès?

Piraterie et protection : après discussion, CESMA est favorable, faute de mieux, à la présence de gardes armés à bord lors de la traversée des zones pirates. Quant à la responsabilité du tir, il est noté qu'elle restera toujours au capitaine du navire.

Fatigue : CESMA participe au projet Horizon et réitère son opposition au quart 6/6. Il est de nouveau noté que les certificats «safe manning» sont souvent en contradiction avec la sécurité, mais aussi la sûreté.

Sécurité sur les navires à passagers : attendons les résultats de l'enquête suite à l'accident du Costa Concordia.

Accidents : le plus grand nombre d'accidents a lieu entre la prise du pilote et la fin d'amarrage, avec un pic lors des manœuvres d'accostage.

CESMA sera en représentation à Goteborg pour la Journée Européenne Maritime et parlera principalement de la fatigue des équipages.

Enfin les 7 résolutions suivantes ont été adoptées par l'Assemblée Générale :

RESOLUTION Nr. 1 : Criminalization of seafarers.

RESOLUTION Nr. 1 : Criminalization of seafarers.

The 17th Annual General Assembly in Rostock, Germany, again noted that the problem of criminalization of seafarers and of shipmasters in particular, continues to be a matter of great concern. Motives are not only environmental offences but, among others, also the finding of drugs on board. Recent cases have again shown that co-operation between all parties concerned is the best solution

to tackle the problem of criminalization. CESMA urgently requests shipowners or operators to always provide legal protection to masters, serving on their ships, in case of an incident as a consequence of which they are detained by local authorities, until a verdict has been pronounced. Moreover masters are advised to take a risk insurance into consideration.

RESOLUTION Nr. 2 : Piracy and armed robbery.

The Assembly also discussed the problem of piracy and armed robbery against ships in various parts of the world, Somalian and adjacent Indian ocean waters in particular. All means to prevent these criminal acts should be activated to protect the lives of seafarers. Although CESMA is still critical about the use of fire-arms on board as it could escalate violence, it came to the conclusion that present efforts do not adequately protect seafarers from the effects of piracy. Therefore it supports, as a temporary measure, the employment of officially certified armed guard teams on board. It will adopt a practical position in line with European and international organizations on the condition that the authority and responsibility of the master is efficaciously maintained, as recently confirmed by the IMO working group on piracy, even when fire-arms have to be used by the teams when agreed by the master. CESMA also insists on exact rules of engagement to be observed under all circumstances.

RESOLUTION Nr. 3 : Fatigue and safe manning.

The Assembly discussed the final results of the Project Horizon which investigated the consequences of fatigue in connection with maritime safety by means of simulation. It noted with concern that the problem of fatigue is still not attracting enough attention. The requirement of three certified bridge watchkeepers, including the master, on each seagoing vessel of 500 GT and more, is still supported by CESMA. It still denounces the flexibility clause in the stipulation of hours and work in the STCW convention enabling the system of the six on six off watch schedule to be continued as it affects maritime safety and the health of the seafarers concerned.

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

The Assembly discussed the safety of ro-ro- and large passenger ships and the recent accident with the Italian flagged passenger ship "Costa Concordia" in particular. It denounced the public prosecution by the press of the master of the vessel. CESMA will closely follow proceedings of the investigation to ensure a fair judgement of the master. It has offered assistance to the European Commission and the Transport Commission of the European Par-

liament to co-operate in constituting conclusions and recommendations. Large passenger ships with thousands of passengers and crew continue to be very vulnerable, notwithstanding the many tests that newbuilding passenger ships have to undergo before all certificates are issued and the many requirements as stipulated by classification societies and the International Maritime Organization.

RESOLUTION Nr. 5 : Safety of life saving equipment.

The Assembly discussed again the safety of life saving equipment on board seagoing vessels including incidents and accidents during drills. It urges international bodies and flag states to introduce proper legislation to improve safety and design of life saving equipment in order to improve efficiency and avoid fatal accidents.

RESOLUTION Nr. 6 : Employment of EU seafarers.

The Assembly noted with concern that shipowners and operators in the European Union refrain more and more from employing ship officers from European nations, sometimes replacing same by cheaper non Europeans. This results in unemployment and a receding interest from European young people to choose for a maritime career. CESMA will bring this issue to the attention of the European Commission and Parliament as it contradicts the intention of retaining maritime experience and knowledge in the European Union.

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

Latest info shows that the situation in the above waters has somewhat improved with regard to maritime safety and Search and Rescue. Yet CESMA and the Bulgarian Shipmasters' Association will closely monitor developments and are ready to offer advice for further improvement.



Cdt Hubert Ardillon

RÔLE, STATUT, CONTRAINTES, RESPONSABILITÉ DU CAPITAINE DE NAVIRE

TEXTE DE LA COMMUNICATION FAITE À L'IFDM EN JUILLET 2012 PAR LE CDT HUBERT ARDILLON, PRÉSIDENT DE L'AFCAN

Cette communication a également été faite à l'Académie de Marine le 19 juin 2012 par le Cdt Ardillon

GÉNÉRALITÉS.

Le capitaine est responsable de tout et tous à bord. Son rôle, qui découle de son niveau de responsabilité, est très simple : il doit organiser, coordonner et vérifier tout ce qui se passe à bord et tout ce qui touche le navire, de près ou de loin.

Les responsabilités qu'il doit assumer sont techniques, commerciales et humaines. Son statut est à la fois simple et compliqué : compliqué parce qu'il est nommé par l'armateur du navire pour être le capitaine et ainsi son représentant, mais aussi celui de l'affrètement et des divers managères qui opèrent le navire. Il peut être révoqué à tout moment. Ce qui rend son statut on ne peut plus simple car il n'en a pas vraiment au sens où les Conventions Collectives par exemple, ne prennent ce statut que très rarement en compte. On voit d'ailleurs de plus en plus souvent des capitaines licenciés ou rétrogradés par leur armateur, uniquement parce qu'ils ne plaisent plus.

Prenons quelques exemples pour illustrer le rôle important que tient le capitaine à bord du navire, et démontrer qu'il est nécessaire de lui laisser un certain pouvoir de décision et ne pas lui imposer des contraintes ou des pressions inutiles qui ne peuvent que nuire à son efficacité.

SÉCURITÉ EN TERMES DE NAVIGATION, TECHNIQUE ET HUMAINE.

Le plan de traversée.

Il est fait par le bord, généralement le lieutenant navigation. Il est ensuite vérifié, corrigé, amendé par le capitaine. La route a ainsi été choisie notamment du fait de la connaissance par le capitaine et de son lieutenant des dangers connus ou potentiels à venir tels que la hauteur d'eau, les courants, le trafic, la météo. Mais il doit aussi tenir compte de l'état mécanique de son navire.

Explication : le capitaine connaît son navire, il est en mesure de déterminer qu'à certains endroits il court plus de risques qu'à d'autres, en se

rapprochant trop de la côte par exemple. Il va donc choisir une route plus sûre mais aussi un plus éloignée de la côte, donc un peu plus longue. Le capitaine peut aussi savoir qu'il aura besoin de s'arrêter quelques heures pour un entretien banal sur le moteur principal car cet entretien ne peut pas être fait en route. Un navire ne peut pas naviguer indéfiniment sans entretien. Beaucoup de personnes semblent l'oublier comme elles oublient aussi que la plupart des navires ne peuvent effectuer cette maintenance à quai et encore moins lors des opérations commerciales. Quel est le plus rentable ? le moins cher ? S'arrêter en pleine mer, faire la maintenance et repartir avec le coût éventuel d'un petit retard qui peut, la plupart du temps, être récupéré, ou bien faire la même opération à quai, après les opérations commerciales, souvent en étant obligé de changer de quai ?

Mais l'arrêt à la mer va, aussi, être conditionné par la météo et le trafic rencontré. L'arrêt peut donc être remis en cause.

Les questions qui se posent alors sont : pourquoi y a-t-il une volonté de l'autorité qu'il soit nécessaire de communiquer le plan de traversée avant le départ de la traversée alors que peut-être, il ne sera pas suivi à la lettre ? Est-ce juste pour l'archiver en vue d'un audit ? Ou pour influencer le capitaine sur la route à suivre ? (Tiens ! vous passez par cet endroit... qui deviendra rapidement : pourquoi ne passez-vous pas par là ?) Il est facile pour un manager de suivre à tout instant son navire (AIS et LRIT) et ainsi, on en arrive à des situations kafkaïennes où dès qu'un navire ralentit ou dévie de sa route, son capitaine est appelé pour savoir ce qui se passe, voire pour le réprimander parce qu'il se sera permis un écart par rapport au plan prévu et envoyé.

En tombant dans l'exagération, faudra-t-il un jour téléphoner à un «manager navigation» pour lui demander la permission de manœuvrer en cas de risque d'abordage ? La rapidité, la facilité des communications actuelles, cela a du bon, mais cela devrait rester dans des limites d'utilisation pertinentes.

En ce qui concerne l'humain.

Le capitaine est toujours considéré comme responsable si le marin qui embarque arrive à bord sans un certificat de validité médicale.

Article 5523-4 du Code du travail : *Est puni de 6 mois d'emprisonnement et de 3.750€ d'amende le fait d'admettre à bord un membre de l'équipage ne disposant d'aucun certificat d'aptitude physique valide, délivré conformément aux dispositions du présent livre.*

Cette infraction ne vise pas l'armateur mais uniquement le capitaine car c'est lui qui supervise à bord l'accueil de l'ensemble des personnels venant y travailler, qu'ils soient directement salariés ou non de l'armateur. Le capitaine est en mesure de les contrôler.

Deux remarques : le capitaine ne choisit pas les membres d'équipage qui doivent embarquer, ils lui sont imposés par le manager, et le fait de refuser l'embarquement d'un membre d'équipage revient à appareiller sans avoir l'équipage au complet. Quelle est la faute la plus lourde au point de vue sécurité, et pourquoi le capitaine est-il le seul tenu responsable de ce fait ?

La sûreté : piraterie.

Elle pose plusieurs problèmes au capitaine. Il faut gérer les mesures à prendre (les BMP), gérer aussi l'angoisse de l'équipage (et la sienne propre). Et lorsque le capitaine a la chance d'être sur un navire qui verra arriver des gardes embarqués pour traverser la zone pirates, il sait qu'il lui incombe une responsabilité supplémentaire. Une responsabilité pour laquelle il n'a pas été formé : décider quand faire ouvrir le feu si besoin est, et aussi, faire cesser le feu. Certes il est entouré d'au moins une personne compétente dans ce domaine, qui devrait pouvoir le conseiller au mieux, mais quid de cette responsabilité qu'il ne peut pas partager, alors qu'il n'a pas l'entière décision dans ses mains ?

Ce qui différencie cette responsabilité des autres : en matière de navigation, j'ai une situation de collision avec un autre navire, je sais ou je me dois de savoir ce qu'il faut faire pour éviter la collision. C'est ma responsabilité, je fais bien ou je fais mal mais j'en porte l'entière responsabilité et je l'accepte. Par contre je vois une embarcation suspecte approcher, sont-ce des pirates ou non ? Quand puis-je déterminer que oui ? Quand dois-je faire ouvrir le feu ? Et comment ? Et si c'est trop tard ? Ou trop tôt car ce ne sont pas des pirates ? Même avec un conseil pertinent, j'en ai la responsabilité, et en tant que capitaine je dois l'avoir.

Même si dans les deux cas je ne suis pas sûr à 100% de prendre la bonne décision, je peux au moins me baser sur un savoir acquis et norma-

lement pratiqué pour le premier cas (navigation). Mais sur le 2^{ème} cas (piraterie) il n'est pas facile de vivre avec cette impression d'être responsable parce que l'on s'est trompé sur quelque chose qu'on ne connaît pas et qui touche à l'humain.

Alors responsable oui, mais il faut garantir que l'ouverture et la fermeture du feu, si elles sont conseillées par des spécialistes embarqués, sont conditionnées à l'accord explicite du capitaine.

Les contraintes liées à la communication.

Les communications sont maintenant, à l'évidence, plus faciles et moins chères. Conséquence heureuse : le capitaine n'est plus isolé en face d'un problème technique, commercial ou humain.

Revers de la médaille : on peut aussi l'appeler beaucoup plus facilement à n'importe quelle heure et exercer sur ses épaules une pression de plus en plus forte. De ce fait, il peut facilement être soumis à des pressions de la part d'entités diverses et qui peuvent d'ailleurs être divergentes : un affrèteur demandant au navire d'aller plus vite vers un port, et un armateur demandant au capitaine d'éviter la casse. Conflit entre le «plus vite» et le «plus sûr».

Comment contenter tout le monde ? Et surtout comment ne pas mécontenter une des deux parties ? Il faut alors au capitaine une bonne dose de diplomatie pour expliquer (au téléphone) que l'on a compris le message mais que les circonstances (qui ne doivent pas mettre le navire en cause, sinon ce serait pire) font que l'on ne peut pas satisfaire entièrement à ce qui est demandé. En faisant attention à ne pas aller trop loin, car un affrètement au voyage par exemple n'est jamais sûr d'être renouvelé.

Idem pour l'entrée dans un port ou l'appareillage du port. Il n'est pas rare pour un capitaine d'être appelé pour forcer l'entrée au port contre les avis et conseils des autorités de ce port alors que pour un porte-conteneurs les conditions météo feront que la manœuvre sera plus dangereuse et aussi que les portiques seront arrêtés pour cause de vent fort. Idem à l'appareillage où rater la marée du port suivant est souvent jugé catastrophique pour le navire et donc son capitaine.

Le rôle du capitaine dans la relation avec le pilote.

Juste quelques mots de cette relation vue par le capitaine, le pilote ici présent (à la réunion. NDLR) vous parlera certainement de son point de vue sur ce sujet.

La relation capitaine / pilote tient, en ce qui concerne le capitaine, sur deux points essentiels : en tant que capitaine, est-ce que je pense avoir besoin du pilote ou non ? Cela va déjà conditionner ma perception du service rendu, et donc l'accueil fait au pilote. Ensuite, et cela peut être un facteur aggravant dans la relation, tout se joue sur le premier instant : la tenue, l'allure, les premiers mots. La suite importe peu si le capitaine ne fait rien pour remédier à un premier contact qui lui paraît négatif. Le capitaine a un rôle essentiel à jouer dans la confiance du pilote et envers le pilote. C'est à lui que revient le fait d'intégrer le pilote dans l'équipe de la passerelle. Le but étant uniquement d'avoir un chemin plus sûr jusqu'au débarquement du pilote.

Conclusion : le capitaine est-il toujours capitaine ou préposé ?

Ce qui rend un capitaine un simple préposé à la navigation, c'est notamment la facilité qu'ont les différents services à terre pour communiquer avec le capitaine. Ils vont lui proposer, lui suggérer plus ou moins fortement, l'inciter à ne pas agir de la façon qu'il juge la meilleure. Mais c'est aussi son environnement à bord. Le capitaine est devenu très formaté dans un cadre contenant d'innombrables procédures. Il est entouré de règlements et procédures qui couvrent quasiment tout ce qui peut se passer à bord. Ce qui lui laisse de moins en moins de possibilités - je ne dirai pas d'improvisation - mais de décision réfléchie qui serait différente voire contraire à ce que dit la procédure, mais qu'il jugerait néanmoins utile ou nécessaire dans l'instant et dans le contexte dans lequel il se trouve.

Bien sûr, le Code ISM précise que le capitaine doit toujours avoir l'autorité suprême et la responsabilité pour prendre des décisions en accord avec la sécurité et la protection de l'environnement. Mais il a intérêt à être assis sur un matelas de très bonnes raisons pour ce faire.

Alors oui le capitaine est toujours capitaine, seulement de moins en moins en ce qui concerne son pouvoir décisionnel. En ce qui concerne sa responsabilité, rien n'a vraiment changé même si l'évolution du métier a fait qu'il n'avait déjà plus aucun pouvoir sur certaines décisions.

O.M.I : 58^{ÈME} SESSION DU SOUS-COMITÉ DE LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

La 58^{ème} session du Sous-comité de la sécurité de la navigation s'est tenue du 2 au 6 juillet 2012 au siège de l'OMI à Londres, sous la présidence de M.Sollosi (Etats-Unis) et du vice-président, M.Kostiantyn Billiar (Ukraine). René TYL, membre de l'AFCAN et conseiller technique de la délégation française, nous en fait le compte-rendu.



PROGRAMME DE TRAVAIL DU SOUS-COMITÉ NAV :

Le Sous-comité NAV a rassemblé environ 430 personnes représentant les délégations de 68 gouvernements-membres, d'un membre associé (Hong-Kong), de 28 organisations intergouvernementales et non-gouvernementales. La délégation française comprenait S.E. Mme Odile Roussel, Ambassadrice, Représentante Permanente de la France auprès de l'OMI, ainsi que ses deux adjoints et onze conseillers.

Trois groupes de travail ont été constitués :

- GT1** : questions relatives aux voies maritimes empruntées par les navires et aux comptes rendus de suivi
- GT2** : questions techniques, relatives à l'UIT, à l' AIS et à la règle V/22 de la SOLAS, auquel a été ajouté un groupe de rédaction DG1
- GT3** : questions concernant l'e-navigation.

DÉCLARATION DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL À L'OUVERTURE DE LA SESSION

Le Secrétaire général a évoqué, à propos de l'organisation du trafic maritime, les huit propositions des Pays-Bas pour modifier le trafic actuel et établir de nouvelles dispositions en différents endroits au large du littoral des Pays-Bas entre la zone de North Hinder et le DST de Texel. Tenant compte du développement actuel et futur des projets de l'énergie renouvelable à grande échelle, le but de ces propositions est d'améliorer la sécurité de la navigation aussi bien que celle des plates-formes de pétrole et de gaz au large des côtes néerlandaises.

Dans le but protéger l'écosystème maritime, le Secrétaire général a manifesté son désir d'encourager les autres gouvernements-membres à revoir leur organisation de trafic maritime en vue de concilier la sécurité de la navigation avec l'adaptation future de leurs zones côtières au développement durable comprenant le développement de leurs grands projets d'énergie renouvelable comme l'extraction de sable et la protection contre les inondations.

Le développement d'un plan d'application de la stratégie en matière d'e-navigation est de nouveau à l'ordre du jour. Le calendrier de ce plan a été retardé de deux ans et l'analyse des lacunes, qui devait être terminée l'année dernière, devrait être achevée. Comme les progrès en cette matière ont été plutôt lents, le Secrétaire général demande donc un point régulier sur les travaux et un calendrier d'identification. Le Sous-comité souhaite que la priorité soit donnée à l'établissement d'une liste recensant les lacunes de l'e-navigation, en sorte que l'analyse des coûts - avantages et des risques de l'e-navigation puisse être terminée le plus rapidement possible. Le Secrétaire général a aussi rappelé la question

importante des anomalies de fonctionnement des ECDIS et a insisté sur l'urgence d'une réunion avec les fabricants d'ECDIS pour examiner les problèmes récemment identifiés afin de les transmettre aux compagnies maritimes et aux gens de mer.

Il a ensuite fait part de ses travaux avec le Secrétaire général des Nations Unies sur la lutte anti-pirates pour laquelle il a proposé une nouvelle approche dans le but d'une coopération technique.

En cette année du centième anniversaire du naufrage du Titanic, faisant mention de l'accident du Costa Concordia, il s'est félicité de l'action du MSC, et a souhaité que l'industrie de la croisière agisse pareillement. L'OMI doit assurer une culture de la sécurité, la priorité étant pour le MSC de tenir un colloque l'année prochaine sur la future sécurité des navires.

EXAMEN DES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

I. ORGANISATION DU TRAFIC MARITIME, COMPTES RENDUS DE NAVIRES

L'élément marquant pour la délégation française a été la demande de modification du DST d'Ouessant, dont l'AFCAN est à l'origine. La constitution du dossier par l'AFCAN, la présentation du dossier à l'OMI par la France, et les travaux en session figurent dans l'annexe jointe.

La France s'est aussi manifestée, avec moins de succès, dans la proposition d'une nouvelle route recommandée dans le canal du Mozambique, pour laquelle le SHOM avait effectué des levés.

Les huit documents présentés par les Pays-Bas, visant à renforcer la sécurité de la navigation et celle des plates-formes de gaz et de pétrole entravée par les aménagements d'éoliennes au large des côtes néerlandaises, sont remarquables par le niveau de technicité et de précision de l'analyse des risques et de l'évaluation de la sécurité concernant les routes proposées dans la mer du Nord, au large des côtes néerlandaises motivant la modification des mesures de l'organisation du trafic existant et la mise en place de nouvelles mesures. Une nouveauté : la demande par les Etats-Unis de protéger les baleines bleues, les rorquals communs et les baleines à bosse, en réduisant la possibilité que ces animaux meurent ou soient blessés à la suite de collisions avec les navires, tout en maintenant et renforçant la sécurité maritime.

La demande de l'Indonésie, de la Malaisie et de Singapour de montrer des signaux de nuit (3 feux verts) par les navires traversant le DST de Malacca et de Singapour a donné lieu à de nombreux échanges.

1. Nouveaux dispositifs de séparation de trafic (DST)

- **Pays-Bas** : Etablissement de nouveaux dispositifs de séparation de trafic «Aux abords d'Ijmuiden».

2. Modification de dispositifs de séparation de trafic existants

- **Pays-Bas** : Modification du DST existant « Au large de Texel ».
- **Belgique et Pays-Bas** : Modification des DST existants « Aux abords de Hoek Van Holland et au North Hinder ».
- **Fédération de Russie** : Modification du DST existant « Au large de Rodsher ».
- **France** : Modification du DST existant « Au large de Ouessant ».
- **Etats-Unis** : Modifications des DST existant «Dans le chenal de Santa Barbara», «Au large de San Francisco» et «Aux abords de Los Angeles-Long Beach».

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

- **Pays-Bas** : Etablissement d'une nouvelle zone de mouillage interdit obligatoire pour tous les navires et d'une zone à éviter pour les navires d'une JB égale ou supérieure à 300 (Mesures de protection associées pour la PSSA du banc de Saba) – Etablissement de nouvelles mesures d'organisation du trafic «Aux abords d'Ijmuiden» et «A l'ouest de Rijnveld» - Modification de l'actuelle route en eau profonde menant à «Ijmuiden».
- **Belgique et Pays-Bas** : Modification des mesures actuelles d'organisation du trafic «Aux abords de Hoek Van Holland et au NorthHinder» - Modification de l'actuelle route en eau profonde menant à «Europoort».
- **Fédération de Russie** : Suppression de l'actuelle route en eau profonde située à l'intérieur des limites du DST qui relie les îles Gogland et Rodsher – Etablissement de nouvelles routes recommandées et d'une ligne de séparation du trafic «Au large de l'île Rodsher» et le DST «Au large de l'île Gogland» ;
- **Afrique du Sud, les Comores, France, Madagascar, Maurice, Mozambique, République-Unie de Tanzanie et les Seychelles** : Proposition d'une nouvelle route recommandée pour tous les navires dans le canal du Mozambique – Malgré l'intervention de la France, insistant sur l'atout majeur d'une route sécurisée sur le plan nautique par les levés réalisés par le SHOM, le Sous-comité réuni en séance plénière, après avoir écouté les objections du Liberia, des Iles Marshall, du Panama, de Hong Kong, de l'ICS et d'Intertanko, a décidé de ne pas soumettre la proposition au Groupe de travail. L'Afrique du Sud a été invitée à soumettre une proposition révisée au NAV 59.
- **Australie** : Création d'une zone à éviter qu'il serait recommandé de respecter au large de la côte de Ningaloo (Australie occidentale).
- **Indonésie, Malaisie et Singapour** : Procédures applicables aux signaux de nuit pour les navires qui traversent le DST de Singapour. Ces trois Etats proposent que l'allumage des signaux de nuit, soit : 3 feux verts superposés, devienne pour les navires qui traversent le DST et les zones de prudence du détroit de Singapour une mesure de recommandation. Après les nombreuses discussions provoquées en séance plénière d'ouverture par la proposition de Singapour, le Groupe de travail a procédé à un échange de vues, et compte tenu des enseignements acquis, a décidé que l'on adopte la mesure recommandée. La France a demandé si d'autres détroits, comme celui du Pas-de-Calais, feraient l'objet de cette mesure. On notera les nombreux échanges à propos de « shall, should ou would » pour recommander la mesure.
- **Brésil** : Etablissement de deux zones à éviter dans les eaux situées au large des côtes sud-est du Brésil, dans la région du bassin de l'Esperito Santo.
- **Fédération de Russie** : Suppression de l'actuelle route en eau profonde située à l'intérieur des limites du DST qui relie les îles Gogland et Rodsher.
- **Fédération de Russie** : Etablissement de nouvelles routes recommandées et d'une ligne de séparation du trafic entre le DST au large de l'île Rodsher et le DST au large de l'île Gogland.

4. Systèmes obligatoires de comptes rendus de navires

- **Fédération de Russie et Norvège** : Système obligatoire de comptes rendus de navires dans la zone de Barents.

II. AMENDEMENTS AUX DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES À L'ORGANISATION DU TRAFIC MARITIME

Le MSC 89 avait fixé à 2013 l'échéance des travaux concernant ces amendements et en avait chargé le Sous-comité NAV.

- o **Etats-Unis et Pays-Bas** : Proposition de modification de la résolution A.572 (14) telle que modifiée, relative à l'organisation du trafic maritime, afin de fournir des indications supplémentaires sur la manière de concevoir et de décrire les systèmes d'organisation du trafic maritime, en particulier les DST. La délégation chinoise, tout en étant d'accord sur cette proposition, a informé le Comité que son pays était en train de réviser l'actuel DST « Au large du promontoire de ChengsanJiao » adopté par l'OMI, et qu'elle soumettrait une proposition au Sous-comité en temps opportun.

Le Sous-comité réuni en séance plénière a adopté les propositions du Groupe de travail concernant l'organisation du trafic maritime et a invité le Comité à les adopter.

III. QUESTIONS CONCERNANT LES TRAVAUX DE L'UIT

Concernant les dispositifs MOB et les dispositifs analogues utilisant l'AIS (voir § 3), le Sous-comité a noté que ceux-ci avaient été commercialisés à l'échelle mondiale et commençaient à être utilisés par des gouvernements-membres, avant toute tentative d'harmonisation à l'échelle internationale. Il aurait été utile d'organiser des débats préalablement.

1. Révision de la Recommandation M.1371-4 de l'UIT-R sur l'AIS.

Le Groupe de travail 5B avait envoyé un document de liaison contenant le projet de révision de ladite Recommandation ainsi que des explications sur les changements apportés et ceux envisagés lors de la prochaine réunion du GT. L'OMI a accepté les propositions de modification des paramètres «statut de navigation» 11 et 12 aux fins de leur utilisation régionale :

- le paramètre 11 indiquerait : «navire à propulsion mécanique remorquant par l'AR» ;
- le paramètre 12 indiquerait : «navire à propulsion mécanique poussant un convoi ou remorquant à couple».

Aux paramètres 14 et 15 seraient inclus MOB et EPIRB-AIS (emergency position indicating radio beacon).

Le Groupe a rédigé une note de liaison à destination de l'UIT afin d'introduire ces modifications et a invité le Sous-comité à l'approuver.

2. Point 1.16 de la CMR-15 relatif aux dispositions réglementaires et aux attributions de fréquences nécessaires pour rendre possible de nouvelles applications reposant sur la technologie AIS (système d'identification automatique) et aux nouvelles applications visant à améliorer les radiocommunications maritimes conformément à la Résolution 360 (CMR-12).

L'idée du concept de VDE (VHF Data Exchange) figurant dans une annexe rédigée par l'AIMS pour un premier projet de rapport de la réunion de préparation à la conférence(RPC) sur ce point, est d'utiliser les 6 canaux identifiés mondialement pour faire de l'échange de données. Les canaux 25, 85, 26, 86 pourraient être utilisés sur une large bande de 100 kHz, les canaux 24 et 84 en 25 kHz.

Le Sous-comité n'a pas fait de commentaires négatifs à ce sujet, ce qui est bon signe pour la continuation des études dans ce sens.

3. Système d'homme à la mer (MOB)

L'Australie a soumis un document (NAV 58/5/1) contenant un certain nombre de précisions sur les systèmes MOB utilisant la technologie AIS-SART (émetteur AIS de recherche et de sauvetage). Les dispositifs MOB qui signalent la présence de personnes à la mer sont essentiellement des AIS-START dont le message d'accompagnement est tantôt «SART ACTIVE»

(SART actif) tantôt « MOB ACTIVE » (détection d'homme à la mer active).

La réaction des gens de mer face à l'activation d'un symbole AIS-SART et de son message associé peut être différente selon que ce symbole a été déclenché par un émetteur de recherche et de sauvetage AIS, une détection d'homme à la mer, un dispositif de localisation de plongeur ou une RLS-AIS (système d'identification automatique). Il peut indiquer un homme à la mer ou un plongeur en difficulté. Il apparaît essentiel de transmettre aux fabricants et aux organismes chargés de la réglementation des consignes précises quant au texte à afficher.

Un projet de circulaire SN de recommandations concernant les symboles à employer pour les AIS-SART, AIS-MOB (homme à la mer) et RLS-AIS sur les affichages AIS et ECDIS a été envoyé au COMSAR. Ce document a été rédigé à l'intention des capitaines et officiers de quart, de nombreux participants s'interrogeant sur les réactions de la passerelle en fonction des situations, notamment s'agissant d'indications fournies par les dispositifs de localisation des plongeurs. Néanmoins, le Groupe a estimé qu'il serait utile de développer d'autres éléments d'orientation à l'intention des administrations.

Le Sous-comité invite les gouvernements-membres à conseiller aux fabricants d'apposer, sur le matériel AIS-SART, les RLS-AIS et les dispositifs AIS-MOB, des étiquettes indiquant clairement que ces dispositifs AIS doivent être considérés comme des aides à la localisation en cas d'urgence et non comme des systèmes d'alerte de détresse.

IV. ELABORATION D'UN PLAN D'APPLICATION DE LA STRATÉGIE EN MATIÈRE D'E-NAVIGATION

L'e-navigation concerne la manière dont un navire peut se rendre d'un port à un autre en toute sécurité, de manière sûre, rationnelle et respectueuse de l'environnement, en utilisant des systèmes mondiaux de navigation et de communication perfectionnés, et des services connexes qui mettent l'accent sur l'élément humain.

Sur la base de cette description, voici ce que l'on attend de l'e-navigation :

- **à bord** – harmonisation des systèmes de navigation entraînant la participation active du navigateur au processus de navigation de façon à ce qu'il s'acquitte de ses obligations de manière aussi rationnelle que possible, tout en empêchant la distraction et la surcharge de travail ;
- **communications** – mise à disposition d'une infrastructure assurant le transfert harmonieux des informations à bord du navire, entre les navires, entre le navire et la terre, et entre les autorités à terre et les autres parties ;
- **à terre** – gestion des services de trafic maritime (STM), des services connexes tels que les services de recherche et de sauvetage, des services portuaires, des services de renseignements sur la sécurité maritime (RSM), et l'amélioration de la fourniture, de la coordination et de l'échange de données complètes dans des formats qui seront plus facilement compris, en vue de renforcer la sécurité et l'efficacité des services pour les navires.

Le Sous-comité a examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance (Norvège), portant sur l'élaboration d'une architecture détaillée, l'analyse finale des lacunes, les nouveaux progrès dans l'élaboration des procédures d'analyse des coûts-avantages et des risques, les portefeuilles de services maritimes, des directives pour l'évaluation de la convivialité du matériel de navigation, la poursuite de l'élaboration du projet de plan d'application de la stratégie.

Après avoir examiné le rapport du Groupe de travail chargé d'effectuer un examen approfondi du rapport du Groupe de travail par correspondance, le Sous-comité l'a reconduit pour tenir compte des observations et propositions formulées en séance plénière.

Ayant été saisi du rapport du Groupe de travail, le Sous-comité a noté les progrès accomplis dans l'élaboration de l'architecture détaillée de l'e-navigation à bord, et a invité l'AISM, l'OHI et les

autres organisations compétentes à contribuer à son perfectionnement.

Le Sous-comité a approuvé :

- la version définitive de la liste des lacunes de l'e-navigation ;
 - la liste préliminaire des solutions possibles en matière d'e-navigation, et a décidé que cette liste devrait servir de base pour poursuivre l'identification des options de maîtrise des risques dans le cadre des préparatifs de l'évaluation formelle de la sécurité ;
 - la méthodologie des processus d'analyse de l'élément humain dans l'e-navigation.
 - la procédure pour la méthode d'évaluation formelle de la sécurité, y compris l'identification des options de maîtrise des risques ;
 - la poursuite de l'élaboration des portefeuilles de services maritimes, des directives pour l'évaluation de la convivialité du matériel de navigation et des directives pour l'harmonisation des essais au banc.
- Le Sous-comité a convoqué de nouveau le Groupe de travail par correspondance (Norvège) et l'a chargé des tâches suivantes :
- revoir la liste des solutions possibles en matière d'e-navigation ;
 - parachever l'analyse des coûts-avantages et des risques ;
 - élaborer plus avant l'architecture détaillée à bord et à terre, le concept de portefeuille de services maritimes et le projet de plan d'application de la stratégie ;
 - examiner les documents présentés par l'Allemagne ;
 - examiner la question de l'assurance de la qualité des logiciels ;
 - poursuivre l'élaboration du projet de directives pour l'évaluation de la convivialité du matériel de navigation ;
 - poursuivre l'élaboration du projet de directives pour l'harmonisation des essais au banc ;
 - soumettre des rapports au COMSAR 17 et au STW 44
 - présenter un rapport intérimaire récapitulatif au NAV 59.

V. ELABORATION DE PRINCIPES ET DE NOUVEAUX SYMBOLES POUR LES AIDES À LA NAVIGATION AIS

Une aide à la navigation AIS est une aide numérique à la navigation diffusée par un prestataire de service agréé au moyen du message AIS de type 21 (compte rendu d'aide à la navigation), représenté sur des systèmes tels que l'ECDIS, le Radar ou l'INS (système de navigation intégrée).

Le Sous-comité a approuvé le projet de texte révisé du Groupe de rédaction sur les principes applicables à l'utilisation à l'utilisation des aides à la navigation AIS, et a considéré qu'il fallait rester en contact avec l'OHI, la CEI et l'AISM pour s'assurer que les normes qu'elles élaborent soient en accord avec les principes en cours d'élaboration. Il a convoqué de nouveau le groupe de travail par correspondance, sous la coordination du Japon, pour faire avancer les travaux afin de lui soumettre un rapport qui sera examiné à NAV59.

VI. EXAMEN DES INTERPRÉTATIONS UNIFORMES DE L'IACS – RÈGLE V/22 DE LA CONVENTION SOLAS – VISIBILITÉ À LA PASSERELLE DE NAVIGATION : LE BORDÉ DU NAVIRE

L'IACS a procédé au réexamen de ses interprétations uniformes : d'une part celle concernant l'utilisation de caméras commandées à distance à bord de navires classiques, non conformes à la règle V/22.3 de la SOLAS, et d'autre part celle portant sur la règle V/22.1.6 de la SOLAS, stipulant que le bordé du navire doit être visible depuis l'aileron de passerelle. L'IACS a supprimé la première et mis à jour la seconde.

Le président Sollosi a tenu à faire remarquer que l'on traînait le problème de la visibilité à la passerelle depuis des années et que le Sous-comité avait déjà envoyé des documents à ce sujet au MSC. Il a ajouté qu'il était essentiel que le « pauvre navigateur puisse voir », puisqu'il est question de visibilité. Les débats à ce sujet sont d'une importance capitale, et seront repris lors des autres sessions.

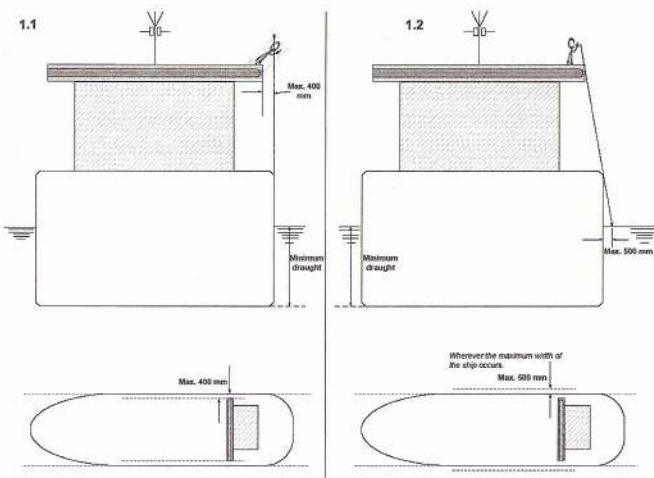
Le Sous-comité a rappelé qu'il avait examiné des interprétations uniformes proposées par l'IASC lors de précédentes sessions et que le MSC les avait approuvées pour diffusion, sous couvert de circulaires, et en particulier la circulaire MSC.1/Circ.1350 (interprétations uniformes de la règle V/22.1.6 de la SOLAS relative à la visibilité de la passerelle). Compte tenu des travaux de l'IASC, le Sous-comité a décidé qu'il était nécessaire de réviser le texte de cette circulaire.

Après avoir examiné le document de l'IACS (NAV 58/WP.9) concernant la visibilité à la passerelle, le Sous-comité a approuvé le texte révisé de ladite circulaire rédigé comme suit :

Il est satisfait aux prescriptions de la règle 22/1.6 de la SOLAS lorsque :

1. La vue n'est pas obstruée depuis l'aileron de passerelle de plus d'une distance correspondant à la distance raisonnable et sûre d'un marin se penchant au-dessus de l'aileron de passerelle, laquelle ne doit pas dépasser 400 mm, jusqu'à la verticale de la largeur maximale du navire au tirant d'eau minimal à la mer.
2. Il est possible de voir, depuis le côté de l'aileron de passerelle, la surface de l'eau, au tirant d'eau minimal à la mer et à distance transversale d'au moins 500 mm de la largeur maximale du navire, sur toute la longueur de celui-ci.

Le Sous-comité a invité le Comité à approuver le texte révisé de la sorte.



VII. ELABORATION DE NORMES DE PERFORMANCE POUR LES CLINOMÈTRES

L'intérêt du clinomètre électronique est d'aider à la décision à bord permettant d'éviter des situations dangereuses et de fournir des renseignements sur la période de roulis et la gîte du navire lors des enquêtes sur les accidents maritimes.

Après avoir examiné les propositions de l'Allemagne, les amendements du Japon et les observations de la Chine, le Sous-comité a chargé le Groupe de travail d'examiner la question de l'alimentation des clinomètres électroniques. En séance plénière, il a été convenu qu'ils devaient être alimentés par la source principale électrique du navire, et qu'il devrait être possible de les faire fonctionner à partir de la source de secours.

Le Sous-comité a approuvé le texte de la résolution MSC rédigée par le Groupe ; il demandera au MSC 91 de reporter à 2013 la date souhaitable d'achèvement des travaux à ce sujet, et au SLF de transmettre le projet de résolution MSC directement au MSC 92 pour adoption.

VIII. DIVERS

Le constat tiré d'accidents de navigation pendant le pilotage a soulevé la question des rapports entre capitaines et pilotes. S'agissant du projet d'une circulaire MSC à ce sujet proposé par les Bahamas, l'AFCAN considère que la résolution A.960 de l'OMI traite large-

ment de ces problèmes et en particulier des échanges de renseignements entre le capitaine et le pilote et insiste sur la nécessité de la présence sur la passerelle d'un homme de barre et d'un officier.

1. Avancement des travaux de la Commission Electronique Internationale (CEI)

Le Sous-comité a examiné le document de la CEI, rendant compte de l'avancement des travaux relatifs à l'élaboration/révision de diverses normes. La norme CEI 62388 met en évidence l'incompatibilité entre les prescriptions de la résolution MSC.192(79) et la possibilité d'utiliser des systèmes modernes d'affichage des images sur écran plat dont les prescriptions énoncées dans la résolution MSC.191(79) – rapport largeur/hauteur différent de celui qui avait servi de référence lors de l'élaboration de la résolution MSC.192(79). Celle-ci indique qu'en cas de litige les normes de fonctionnement prévalent sur les prescriptions, en matière de présentation, des diverses normes de fonctionnement adoptées par l'Organisation. La CEI entend donc se conformer à cette résolution et faire figurer seulement les prescriptions relatives au diamètre de la surface d'affichage opérationnel dans le texte révisé de la norme CEI 62388.

2. Code international pour les navires opérant dans les eaux polaires

Dans le cadre de la rédaction du « Polar Code », il a été demandé au Groupe de travail technique d'émettre des commentaires sur une partie du document DE 56/WP.4. Le Sous-comité après avoir examiné la partie du projet de recueil de règles obligatoires pour les navires exploités dans les eaux polaires qui prévoit des moyens d'assurer la sécurité de la navigation, a noté que ces observations ne concernaient que les navires neufs, et qu'il pourrait être nécessaire d'ajouter des éléments pour les navires existants. Le Sous-comité a chargé le secrétariat de porter les paragraphes 5.1 et 5.3 et l'annexe du document du Groupe de travail technique à l'attention du Groupe de travail par correspondance constitué par le Sous-comité DE en vue des travaux du DE 57.

3. Anomalies de fonctionnement identifiées dans le cadre des ECDIS

Le Secrétariat a présenté un projet de circulaire SN à propos de nouveaux renseignements concernant les anomalies de fonctionnement identifiées dans le cadre des ECDIS, complétant une liste des anomalies identifiées et signalées au MSC 90.

- La circulaire invite les gouvernements-membres à porter à l'attention de toutes les parties intéressées les renseignements qui y figurent. Parmi les exemples d'anomalies, on peut citer :
- l'impossibilité d'afficher correctement une fonction de navigation telle que des zones de navigation reconnues par l'OMI, comme une PSSA (zone maritime particulièrement vulnérable) et une ASL (voie de circulation archipélagique) – des feux dont les caractéristiques sont complexes – des détails sous-marins et des dangers isolés ;
 - l'impossibilité de détecter des objets par la fonction « vérification de la route » prévue dans le mode « planification du voyage » ;
 - l'impossibilité de déclencher correctement des alarmes ;
 - l'impossibilité de gérer correctement un certain nombre d'alarmes.

L'annexe de la circulaire contient une liste d'anomalies connues.

Le Sous-comité a approuvé la circulaire ainsi rédigée et a invité le Comité à entériner la mesure prise. Il a aussi invité les gouvernements-membres à soumettre des observations et des propositions pour examen au NAV 59.

R. TYL, membre de l'AFCAN

O.M.I. :

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

La 90^{ème} session du Comité de la sécurité maritime s'est tenue à Londres du 16 au 25 mai 2011, sous la présidence de M. Christian Breinholt (Danemark).

TRAVAUX DU MSC 90

Seuls les points de l'ordre du jour qui retiennent l'attention de l'AFCAN sont développés, notamment la sûreté, la piraterie et la sécurité des navires à passagers.

I. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR. RAPPORT SUR LES POUVOIR DES REPRÉSENTANTS

Conformément à l'usage, des États-membres ont alors fait des déclarations, ajoutées au rapport du MSC. La traditionnelle passe d'armes entre la Grèce et la Turquie sur fond de zones LRIT n'a pas eu lieu, mais à la place, le Panama a vigoureusement protesté contre le boycott de navires sous pavillon panaméen en escale dans des ports argentins. L'Argentine a alors précisé que c'était une décision syndicale concernant des navires appartenant à des intérêts britanniques, en raison du renforcement significatif des forces britanniques dans les îles Malouines. Pour le Royaume-Uni, agissant par l'intermédiaire de l'État du pavillon, il n'était pas nécessaire de répondre à l'Argentine. Belle manœuvre.

112 États-membres, 3 membres associés et 57 représentants et observateurs d'institutions spécialisées des Nations Unies, d'observateurs d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales, ont participé à cette 90^{ème} session du Comité de la sécurité maritime.

II. DÉCISIONS DES AUTRES ORGANES DE L'OMI

III. EXAMEN ET ADOPTION D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

Le Comité a adopté des amendements :

1. aux chapitres II-1, III, V, VI, VII et XI-1 de la Convention SOLAS de 1974 ;
2. au Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000 (Recueil HSC 2000) ;
3. au Recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie (Recueil FSS) ;
4. au Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) ;



5. au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge ;
6. à l'Annexe II de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge.

IV. MESURES POUR RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME

Le Comité FAL a adopté une résolution FAL.11(37) concernant les Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin. Les dispositions de cette résolution font écho à celles de la résolution MSC.312(88). Ces deux résolutions ont pris effet le 1^{er} octobre 2011.

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

Lors de sa 27^{ème} session, l'Assemblée a ajouté une orientation stratégique et une mesure de haut niveau ayant pour objectifs :

1. l'application des normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs aux navires-citernes et aux vraquiers
2. l'élaboration de normes de construction des navires en fonction d'objectifs pour tous les types de navires, y compris la sécurité, la sûreté et la protection du milieu marin.

Rapport du Groupe de travail GBS/FSA

Le Comité a approuvé les définitions suivantes élaborées par le Groupe sur la méthode du degré de sécurité :

1. Le degré de sécurité est une mesure de l'exposition aux risques
2. La méthode du degré de sécurité est l'application structurée de méthodologies fondées sur les risques, applicables au processus d'élaboration de règles de l'OMI.

Le Comité a entériné le point de vue du Groupe sur l'élaboration d'un cadre pour la méthode du degré de sécurité, ces éléments n'indiquant pas nécessairement les étapes du processus :

1. évaluation du degré de sécurité
2. acceptabilité du degré de sécurité
3. en cas de modification des prescriptions pertinentes, utilisation des méthodologies fondées sur les risques :
 - a. détermination des objectifs (Niveau I)
 - b. détermination des prescriptions fonctionnelles (Niveau II)
 - c. élaboration/modification de la réglementation (Niveau IV)
 - d. vérification de la réglementation élaborée (Niveau III) et
 - e. élaboration des normes fondées sur la réglementation (Niveau V).

VI. QUESTIONS RELATIVES AU SYSTÈME LRIT

(Long Range Identification and Tracking system)

Le problème du coût d'utilisation se pose désormais avec acuité et les États-membres grognent. L'IMSO rogne sur les budgets, mais ce n'est pas suffisant. Pour essayer de relancer l'utilisation des LRIT, le Libéria, dans la soumission MSC.90/6/2, offre 6 mois de consultation gratuite des données LRIT aux gouvernements contractants qui en feraient la demande en tant qu'États du port et États côtiers et qui ne participent pas au système LRIT. Cela se rapproche des méthodes de prospection commerciales des fournisseurs d'accès téléphonique.

Le Comité a remercié le Libéria de promouvoir généreusement l'utilisation du système LRIT.

VII. APPLICATION DES INSTRUMENTS PAR L'ÉTAT DU PAVILLON

(rapport sur les travaux du Sous-comité à sa 19^{ème} session et questions urgentes découlant de sa 20^{ème} session)

VIII. RADIOCOMMUNICATIONS ET RECHERCHE ET SAUVETAGE

(rapport sur les travaux du Sous-comité COMSAR à sa 15^{ème} session et questions urgentes découlant de sa 16^{ème} session)

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux des 15^{ème} et 16^{ème} sessions du Sous-comité des radiocommunications et de la recherche et du sauvetage et a pris les mesures suivantes :

- o Diffusion par le Secrétariat de la circulaire COMSAR.1/Circ.50/Rev.1 sur les communications prioritaires de détresse pour RCC dans le sens côtier-navire par l'intermédiaire du système Inmarsat.
- o Retrait de la circulaire COMSAR/Circ.36 sur la diffusion d'avertissements en cas de tsunami et autres catastrophes naturelles à compter du 1er janvier 2013, à la suite de la révision des documents relatifs au Service mondial d'avertissement de navigation (SMAN).
- o Révision du questionnaire sur la disponibilité d'installations à terre destinées au SMDSM (circulaire MSC.1/Circ.1382/Rev.1).
- o Diffusion d'amendements au Manuel IAMSAR élaborés par le Groupe de travail mixte OACI/OMI sur l'harmonisation des procédures de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes, pour application à partir du 1^{er} juin 2013.

CRÉATION DE MRCC RÉGIONAUX EN AMÉRIQUE CENTRALE :

Le Comité a décidé de poursuivre le projet de coopération technique en vue de créer des MRCC dans sept pays (Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua et Panama) et de constituer une organisation de recherche et de sauvetage pour l'Amérique centrale.

IX. CONCEPTION ET ÉQUIPEMENT DU NAVIRE

(rapport sur les travaux du Sous-comité DE à ses 55^{ème} et 56^{ème} sessions)

Le comité a examiné plusieurs propositions sur la récupération des personnes et les moyens de sauvetage, mais tout cela est renvoyé au DE 57 et aux MSC91 et MSC92

Le Comité a approuvé le rapport du Sous-comité DE sur les travaux de sa 55^{ème} session et a pris les mesures suivantes :

- o Interprétation uniforme des règles II-1/28 et II-1/29 de la Convention SOLAS.
- o Directives relatives aux annexes exploitées à partir de navires à passagers.
- o Directives pour la conception d'un élément visible à installer dans le système d'alarme générale en cas de situation critique à bord des navires à passagers.
- o Directives relatives à la normalisation des dispositifs de commande des embarcations de sauvetage.
- o Sensibilisation à la contrefaçon du matériel de sauvetage et à l'existence de matériel inférieur aux normes.
- o Directives sur l'octroi d'exemptions aux transporteurs de pétrole brut qui se livrent exclusivement au transport de cargaisons et à des opérations de maintenance de cargaisons qui ne causent pas de corrosion.

X. SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

(rapport sur les travaux du Sous-comité NAV à sa 57^{ème} session)

La prise de conscience des défauts de l'ECDIS est maintenant effective, mais il faudrait y ajouter l'excès de confiance dans le suivi des routes par le GPS en navigation côtière. Le contrôle des distances par radar est souvent trop peu utilisé, ce qui est à l'origine de plusieurs accidents.

Le Comité a approuvé le rapport du Sous-comité NAV et a pris les mesures suivantes :

- o Adoption de nouveaux dispositifs de séparation du trafic (DST).
- o Modification de dispositifs de séparation du trafic existants (DST).
- o Mesures d'organisation du trafic autres que des DST.
- o Amendement au système obligatoire de comptes rendus de navires dans la zone du Grand-Belt (BELTREP).

o Révision des normes de performance des VDR.

- o Élaboration d'un plan d'application de la stratégie en matière d'e-navigation.
- o Révision de la règle V/22 de la Convention SOLAS (Visibilité à la passerelle de navigation).
- o Élaboration du recueil de règles obligatoires pour les navires exploités dans les eaux polaires.
- o Identification des anomalies de fonctionnement dans le cadre des ECDIS.

On notera qu'à l'issue d'un échange de vues, le Comité a :

- o invité l'OHI à promulguer à nouveau sa série de données d'essai afin de garantir que tous les jeux d'ECDIS appropriés seront mis à l'essai, y compris tous les modèles d'ECDIS des fabricants connus.
- o encouragé toutes les agences et organisations à aider à identifier de toute urgence l'ampleur et la gravité des anomalies des ECDIS afin d'établir les incidences des anomalies non recensées sur la sécurité de la navigation.
- o invité les fabricants d'ECDIS à diffuser largement les informations concernant les anomalies afin de réduire les risques.
- o décidé qu'il n'était pas immédiatement nécessaire d'établir un mécanisme permanent, l'OHI, en collaboration avec toutes les entités intéressées et l'Organisation, participant déjà activement à cette activité. Il est prévu de revoir la date (1er juillet 2012) de la première phase d'application des prescriptions d'emport obligatoire d'ECDIS, ainsi que l'approbation de l'utilisation de cartes matricielles dans les ECDIS.

XI. PRÉVENTION DE L'INCENDIE

(rapport sur les travaux du Sous-comité FP à sa 55^{ème} session)

Tout en reconnaissant qu'il fallait traiter le problème soulevé par les Bahamas, le Comité a décidé de ne prendre pour l'instant aucune mesure concernant l'utilisation éventuelle par les pirates de l'installation d'extinction incendie par CO2 en tant qu'arme létale contre un équipage réfugié dans un compartiment machine utilisé comme citadelle.

XII. MARCHANDISES DANGEREUSES, CARGAISONS SOLIDES ET CONTENEURS

(rapport sur les travaux du Sous-comité DSC à sa 16^{ème} session)

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité DSC et a pris les mesures suivantes :

- o Amendements au Code IMDG.
- o Amendements au Code IMSBC concernant les fines de minerai de fer qui peuvent se liquéfier.
- o Élaboration de prescriptions applicables aux appareils de levage de bord et aux treuils.
- o Amendements à la Convention CSC de 1972.
- o Amendements à la Convention SOLAS rendant obligatoires les exercices sur l'entrée et le sauvetage dans les espaces clos.

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

(rapport sur les travaux du Sous-comité SLF à sa 54^{ème} session)

Le Comité a approuvé le rapport du Sous-comité SLF et a pris les mesures suivantes :

- o Recommandations à l'intention des navires transportant des cargaisons de bois en pontée au sujet de l'augmentation de poids due à la glace compte tenu du Recueil IS de 2008.



- o Approbation des modules de stabilité après avarie aux fins du retour au port en toute sécurité.
- o Amendements au Protocole LL de 1988.
- o Amendements aux Directives pour la conception et la construction des navires ravitailleurs au large.

XIV. LIQUIDES ET GAZ EN VRAC

(rapport sur les travaux du Sous-comité BLG à sa 16^{ème} session)

Le Comité a approuvé le rapport sur les travaux du Sous-comité BLG et a approuvé le projet d'amendements au Recueil IBC.

XV. MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION STCW

XVI. SOUS PROGRAMME D'ASSISTANCE TECHNIQUE DANS LES DOMAINES DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ MARITIMES

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

XVIII. RÔLE DE L'ÉLÉMENT HUMAIN

XIX. ÉVALUATION FORMELLE DE LA SÉCURITÉ

Les points suivants ont été étudiés, et renvoyés au MSC 91 pour approbation des documents correspondants :

- o Questions relatives à l'élément humain.
- o Critères d'évaluation des risques pour l'environnement.
- o Processus d'examen de l'évaluation formelle de la sécurité.
- o Projet de texte révisé des Directives concernant la FSA et des Directives sur le HEAP.

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

Le débat de haut niveau a permis aux gouvernements d'Etats-membres de s'exprimer par l'intermédiaire de ministres et d'ambassadeurs. En particulier, l'affaire de l'Enrica Lexie a été l'objet d'un affrontement à fleurets mouchetés entre l'Inde et l'Italie, qui ont escamoté soigneusement le sujet qui fâche, l'ouverture du feu par des militaires. Ce problème mettant en cause les souverainetés reste donc entier.

Le groupe de travail qui a ensuite été créé est resté amorphe, même lors de la discussion sur les conditions d'homologation par les États du pavillon des sociétés privées de sûreté maritime (PMSC) sur la base du document établi par le Royaume-Uni. La Chine s'est farouchement opposée à l'obligation d'une expérience maritime pour l'homologation des PMSC, parce que cela empêcherait la création de toute nouvelle PMSC et créerait de fait un quasi-monopole. Malgré plusieurs interventions vigoureuses, la Chine n'a pas obtenu un soutien suffisant contre le lobby anglo-saxon, et a dû s'incliner tout en mentionnant qu'elle opposerait une réserve sur ce point. Des délégations se sont quand même réveillées en séance plénière, certaines au tout dernier moment, et en tout, dix Etats-membres ont émis une réserve, ce qui est tout à fait exceptionnel, et finira par inhiber l'application de ce critère abusif d'expérience maritime pour les nouvelles PMSC.

Les points suivants devaient être examinés lors du débat de haut niveau :

1. Les directives et normes pour les sociétés privées de sûreté maritime (PMSC) fournissant du personnel de sûreté armé sous contrat privé (PCASP), l'examen des documents MSC 90/20/15 (République de Corée) et MSC 90/20/16 (Inde).
2. La problématique des PCASP pour les États côtiers.
3. Les directives sur l'utilisation d'armes à feu.
À l'issue du débat de haut niveau, le Comité a convenu des principes suivants :
 1. Le transport d'armes à feu par les gens de mer doit continuer à être vigoureusement découragé.
 2. Le recours à du personnel de sûreté privé (PCASP) est une mesure exceptionnelle à prendre uniquement dans la zone à haut risque et l'emploi de personnel armé à bord des navires ne doit pas être institutionnalisé.
 3. Il doit revenir aux États du pavillon de décider, après une évaluation exhaustive des risques et la consultation des propriétaires de navires concernés, s'ils veulent ou non autoriser la présence de personnel armé à bord des navires pour en renforcer la protection.
 4. En tenant compte des directives élaborées par l'Organisation, les gouverne-

ments doivent décider de leur politique nationale et déterminer si les navires battant leur pavillon doivent être autorisés à embarquer du personnel de sûreté armé sous contrat privé et dans quelles conditions. Le Comité a fortement engagé tous les gouvernements à diffuser largement cette information, y compris auprès de l'Organisation.

5. L'OMI doit élaborer des directives à l'intention des sociétés privées de sûreté maritime, en complément des directives connexes existantes à l'intention des États du pavillon, des États du port et des États côtiers, ainsi que des propriétaires, des exploitants et des capitaines de navires.
6. D'autres directives sont nécessaires pour aider à l'élaboration de principes directeurs au niveau national et faciliter une plus grande harmonisation, au niveau international, des politiques sur la question des armes à bord. Cela ne signifie pas que l'utilisation générale de PCASP est recommandée ou approuvée.
7. L'OMI doit élaborer les principes directeurs de normes applicables aux sociétés privées de sûreté maritime (PMSC) et à la présence de PCASP à bord des navires.
8. L'OMI doit collaborer étroitement avec l'Organisation internationale de normalisation (ISO) afin d'établir des normes internationales applicables aux PMSC et aux PCASP, cohérentes avec les directives de l'Organisation.

Lors de l'examen du rapport du Groupe de travail, le Comité a noté que la Chine avait réservé sa position à l'égard des paragraphes 3.8.1 et 3.8.7 du projet de circulaire MSC.1/Circ 1443, craignant que ces paragraphes soient appliqués pour faire obstacle à une société de sûreté maritime nouvellement créée, qui ne pourrait présenter des témoignages et références d'anciens clients.

Le Comité a noté aussi que la délégation de la Commission européenne avait déclaré que, si elle était résolument favorable à ce que le PCASP employé par les PMSC ait une expérience maritime, elle craignait que les prescriptions énoncées aux paragraphes 3.8.1 et 3.8.7 du projet de directives n'affectent la libre concurrence entre les sociétés car ce texte avait tendance à favoriser les PMSC existantes à la date de l'adoption du texte.

Le Comité a approuvé la circulaire MSC.1/Circ 1443 sur les Directives intérimaires à l'intention des sociétés privées de sûreté maritime qui fournissent du personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires dans la zone à haut risque. Toutefois, le Comité a noté que l'Afrique du Sud, l'Allemagne, la Chine, la France, l'Indonésie, l'Italie, la République de Corée, la République Islamique d'Iran, la Thaïlande et la Turquie avaient réservé leur position à l'égard des paragraphes 3.8.1 et 3.8.7 de la circulaire.

Le Comité a reconnu que l'ISO serait la mieux placée pour élaborer des normes conformément aux orientations de l'OMI, et qu'il était nécessaire de lui transmettre les nouvelles directives intérimaires (MSC.1/Circ.1443) comme document de base dans l'élaboration de ses propres normes, mais que l'OMI n'appuyait ni l'auto-certification ni l'auto-réglementation.

XXI. SÉCURITÉ DES NAVIRES POUR MARCHANDISES DIVERSES

XXII. MISE EN ŒUVRE DES INSTRUMENTS ET QUESTIONS CONNEXES

XXIII. RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

XXIV. APPLICATION DES DIRECTIVES DU COMITÉ

XXV. PROGRAMME DE TRAVAIL

XXVI. DIVERS

XXVII. SÉCURITÉ DES NAVIRES À PASSAGERS

Le Bureau d'enquêtes du gouvernement italien a présenté un rapport d'étape sur le naufrage du Costa Concordia. Les éléments de route et de vitesse du paquebot ont été présentés sans commentaires ni conclusions.

Jean-François Fauduet, membre de l'AFCAN et conseiller technique de la délégation française, a participé au Groupe de travail sur la sécurité des navires à passagers, et nous en fait le compte-rendu.

Le Groupe de travail s'est réuni brièvement, du lundi 21 au mercredi 23 mai. Son mandat était le suivant :

1. recenser les mesures immédiates ayant trait à l'exploitation qui pourraient être approuvées à la présente session et élaborer un projet de

- circulaire MSC intérimaire, le cas échéant, en recommandant la mise en application rapide de ces mesures relatives à l'exploitation, selon qu'il convient, en se fondant sur les documents susmentionnés
2. envisager un projet de résolution MSC, le cas échéant, pour encourager les États-membres et le secteur des navires à passagers à prendre les mesures nécessaires pour garantir que leurs actuelles normes et procédures de sécurité sont appliquées dans leur intégralité et de manière efficace
 3. élaborer un projet de plan d'action pour les travaux à long terme sur la sécurité des navires à passagers, en indiquant les Comités et, le cas échéant, les Sous-comités qui devraient traiter les tâches envisagées, y compris un calendrier, en évitant toute répétition inutile des travaux actuellement en cours effectués par les Sous-comités, en gardant à l'esprit le fait que les questions relatives à la structure et à l'équipement ne devraient pas être examinées avant que le rapport définitif de l'enquête sur la perte du Costa Concordia ait été soumis à l'Organisation. Lorsqu'il élaborera le projet de plan d'action, le Groupe de travail devrait prêter dûment attention aux Directives des Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4)
 4. déterminer s'il faudrait constituer un groupe de travail par correspondance et, dans l'affirmative, élaborer un projet de mandat aux fins d'examen par le Comité et
 5. soumettre un rapport en plénière d'ici le jeudi 24 mai 2012.

Le secrétariat de l'OMI avait «balisé» les débats du Groupe en mettant à sa disposition deux documents, un qui listait les propositions provenant des soumissions transmises au Comité par diverses délégations (Allemagne, Espagne, États-Unis, Italie, CLIA), et un autre qui récapitulait les travaux relatifs à la sécurité des navires à passagers actuellement en cours dans les Sous-comités de l'OMI. Le Groupe a donc examiné les diverses propositions. Il a constaté que certaines d'entre elles relevaient de la bonne application des prescriptions des instruments et il a écarté les propositions d'ordre administratif qui ne relevaient pas de son mandat. Cinq mesures traitant de l'exploitation pouvant être mises en œuvre rapidement ont été retenues :

1. Brassières de sauvetage à bord des navires à passagers, à l'exception des navires rouliers à passagers : approvisionnement de brassières supplémentaires dans les locaux de réunion, aux postes de rassemblement, etc... afin d'éviter que les passagers ne retournent à leurs cabines pour y chercher leur brassière.
2. Instructions d'urgence à l'intention des passagers : pertinence de la diffusion et la communication des consignes en cas de situation critique compte tenu des langues susceptibles d'être comprises par les passagers.
3. Principes de rassemblement des passagers : En cas de voyage de plus de plus de 24 heures, effectuer l'appel des passagers embarquant avant le départ des ports d'embarquement (C'est là une mesure dont la mise en œuvre ne sera pas toujours aisée).
4. Accès du personnel à la passerelle de navigation : durant les périodes de manœuvre ou périodes nécessitant une grande vigilance, limiter l'accès à la passerelle aux personnes assurant des fonctions opérationnelles ou liées à l'exploitation durant ces périodes.
5. Planification du voyage : S'assurer que le plan du voyage suit les dispositions des résolutions A.893(21) ("Directives pour la planification du voyage") et A.999(25) ("Directives pour la planification du voyage applicables aux navires à passagers exploités dans des zones éloignées").

Le Groupe a considéré que ces mesures devaient faire l'objet d'une circulaire MSC, position que le Comité a ensuite endossé. Il s'agit de la circulaire MSC.1/Circ.1446 (Mesures intérimaires recommandées à l'intention des compagnies exploitant des navires à passagers en vue de renforcer la sécurité de ces navires).

Par ailleurs, le Groupe a jugé approprié de préparer une résolution MSC pour attirer l'attention des États-membres et de l'industrie sur l'urgence à prendre des mesures appropriées pour garantir que leurs actuelles normes et procédures relatives à la sécurité sont mises en application intégralement et efficacement. Le Comité a également endossé cette vue et a adopté la résolution MSC.336(90) Mesures destinées à renforcer la sécurité des navires à passagers.

En ce qui concerne un plan d'action pour les travaux à long termes,

le Groupe a noté que sept mesures proposées faisaient déjà l'objet de travaux au sein des Sous-comités :

1. Révision des règles de compartimentage et de stabilité après avarie du chapitre II-1 de la Convention SOLAS (SLF)
2. Elaboration de directives sur le retour au port en toute sécurité applicables aux navires à passagers (COMSAR, FP et SLF)
3. Recommandations sur l'analyse de l'évacuation des navires à passagers neufs et existants (FP)
4. Directives sur les autres conceptions et dispositifs possibles dans le cadre des chapitres II-1 et III de la Convention SOLAS (DE)
5. Hydrographie et promotion des ENC couvrant diverses parties du globe (NAV)
6. Code ISM (STW)
7. Recommandations sur les opérations de sauvetage de grande ampleur (COMSAR)

Le Groupe a décidé que toute proposition liée aux points ci-dessus devrait être directement soumise aux Sous-comités.

Le Groupe a préparé un plan d'action à long terme portant sur onze points, plan qui sera éventuellement revu lorsque les résultats de l'enquête du Costa Concordia seront connus.

Les points sont les suivants :

1. Caractère adéquat de la circulaire MSC.1/Circ.1380 « Directives relatives aux portes étanches à l'eau à bord des navires à passagers qui peuvent être ouvertes pendant la navigation »
2. Vérification de l'applicabilité des règles II-2/13.7.1 et II-2/13.7.2 de la Convention SOLAS (agencement des échappées et instructions pour la sécurité de l'évacuation) pour qu'elles visent les navires à passagers neufs.
3. Révision du chapitre 13 du Recueil FSS (agencement des moyens d'évacuation) en vue d'indiquer la capacité maximale des locaux de réunion).
4. Examen du caractère adéquat des prescriptions relatives à la diffusion et à la communication des consignes d'urgence à bord des navires à passagers, compte tenu du nombre de langues pouvant être comprises par les passagers à bord.
5. Élaboration d'amendements à la règle III/37.1 de la Convention SOLAS en vue d'indiquer clairement comment est donné l'ordre d'abandonner le navire.
6. Examen de la règle III/21.1.1 de la Convention SOLAS concernant le remplacement des embarcations de sauvetage par des radeaux de sauvetage.
7. Examen de l'efficacité des plans de coopération entre les navires à passagers et les services de recherche et de sauvetage appropriés prescrits par la règle V/7.3 de la Convention SOLAS).
8. Examen de la résolution A.857(20) "Directives applicables aux services de trafic maritime" en vue d'y inclure la surveillance du respect des plans du voyage pour certains transits.
9. Examen des instruments de l'OMI traitant des communications entre les membres d'équipage, entre les membres d'équipage et les installations à terre et entre l'équipage et les passagers.
10. Examen du caractère adéquat de la formation en matière de sécurité propre aux navires à passagers qui est prévue dans la Convention STCW.
11. Examen du caractère adéquat des exercices d'alerte, de l'information de l'équipage et des passagers et de la signalisation et des marques de sécurité à bord des navires.

Enfin, le Groupe n'a pas jugé nécessaire d'établir, à ce stade, un groupe de travail intersession. Les travaux se sont déroulés dans une ambiance constructive et consensuelle, avec le souci d'éviter tout doublon dans les travaux et toute hâte à régler. On peut, bien sûr être surpris qu'aucune référence ne soit faite à la taille et à la capacité de transport en passagers des navires alors que c'est précisément un navire de grande taille et de grande capacité qui est à l'origine des débats. Les termes de navire à passagers de «grande taille» et de «grande capacité» n'ont pas encore été définis par l'OMI !

*Cdt F.X. Pizon,
J.F. Fauduet,
membres de la délégation française*

OMI : 43^{ÈME} SESSION DU SOUS-COMITÉ STW (NORMES DE FORMATION ET DE VEILLE)

Le Sous-comité STW (Standard of Training and Watchkeeping/ Normes de formation et de veille) a tenu sa quarante-troisième session du 30 avril au 4 mai 2012, à Londres, au siège de l'OMI. Les représentants de 80 délégations gouvernementales et de 3 gouvernements associés, les observateurs de 3 organisations intergouvernementales et les observateurs de 24 organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif ont assisté à cette session. Pour l'histoire, on retiendra que c'est la dernière session que présidait l'Amiral Peter Brady (Jamaïque) qui se retire après avoir présidé ce Sous-comité pendant une dizaine d'années. C'est un Australien, M. Bradley Groves qui a été élu Président pour 2013. Par ailleurs, Mme Mayte Medina (États-Unis) a été élue Vice-présidente.

Malgré le transfert de la rubrique « Rôle de l'élément humain » (et du groupe de travail associé) au Sous-comité STW, l'ordre du jour de cette quarante-troisième session n'était pas particulièrement chargé. Il faut cependant noter que la rubrique « Rôle de l'élément humain » inclut depuis quelques temps déjà le suivi et la mise à jour éventuelle du Code ISM et des documents associés.

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. Validation des cours types de formation.
4. Pratiques illégales liées aux brevets d'aptitude.
5. Analyse des accidents.
6. Élaboration d'un plan d'application de la stratégie en matière d'e-navigation.
7. Élaboration de normes de formation à l'utilisation des dispositifs de récupération.
8. Élaboration de directives pour l'application des normes d'aptitude médicale énoncées dans les Amendements de Manille de 2010.
9. Élaboration de directives pour l'application des Amendements de Manille de 2010.
10. Rôle de l'élément humain.
11. Agenda biennal et ordre du jour provisoire du STW 44.
12. Élection du président et du vice-président pour 2013.
13. Divers.
14. Rapport au Comité de la sécurité maritime.

Après discussion en plénière fixant les orientations à suivre, les travaux relatifs au point 3 (Validation des cours types de formation) ont été confiés à deux groupes de rédaction, tandis que trois groupes de travail ont respectivement été chargés des points :

- 6 (Elaboration d'un plan d'application de la stratégie en matière d'e-navigation),
- 9 (Élaboration de directives pour l'application des Amendements de Manille de 2010),
- 10 (Rôle de l'élément humain).

QUELQUES COMMENTAIRES SUR CES TRAVAUX :

VALIDATION DES COURS TYPES DE FORMATION

- Les cours types susceptibles d'être validés étaient les suivants :
- Utilisation pratique des systèmes de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS).
 - Formation en matière de sensibilisation à la sûreté pour les gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sûreté et formation en matière de sensibilisation à la sûreté pour tous les gens de mer.

- Agent de sûreté du navire (Premier groupe de rédaction).
- Capitaine et second.
- Chef mécanicien et second mécanicien.
- Officier chargé du quart machine.
- Enseignement sur simulateur : formation des instructeurs et des évaluateurs (Second groupe de rédaction).

Ces cours ont fait l'objet d'une vive discussion, voire de sévères critiques en plénière.

En sus des commentaires propres à chaque cours type, plusieurs remarques d'ordre général ont été faites, à savoir :

- Manque de cohérence du contenu des cours types et non-respect des Amendements de Manille.
- Éviter les doubles emplois ou la redondance dans le contenu des cours.
- Revoir le processus d'élaboration des cours types dans le cadre d'un programme structuré et d'un mandat clair (ce qui va au-delà des compétences d'un groupe de rédaction).
- Il est urgent de disposer de cours types mis à jour et il n'est donc pas envisageable de les élaborer conformément aux principes proposés à ce stade.
- Fournir des recommandations appropriées aux enseignants et aux formateurs concernant l'élaboration des programmes de formation pour tenir compte des Amendements de Manille dans les meilleurs délais.
- Cours types conformes aux connaissances, à la compréhension et à l'aptitude indiquées dans les tableaux de compétence.

Le Sous-comité a donc renvoyé l'examen des cours types à deux groupes de rédaction avec instruction d'y apporter les modifications relevant du débat en plénière.

Les cours types suivants, tels que modifiés, ont été finalement validés :

- Utilisation pratique des systèmes de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS),
- Formation en matière de sensibilisation à la sûreté pour les gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sûreté et formation en matière de sensibilisation à la sûreté pour tous les gens de mer;
- Agent de sûreté du navire,
- Enseignement sur simulateur : formation des instructeurs et des évaluateurs.

Le Secrétariat de l'OMI en établira la version définitive et les publiera dès que possible.

Des modifications préliminaires ont été apportées aux cours types :

- Capitaine et le second,
- Chef mécanicien et le second mécanicien
- Officier chargé du quart machine,

Ces cours sont renvoyés aux coordonnateurs pour qu'ils les révisent plus avant afin de rendre compte de façon plus stricte des prescriptions des Amendements de Manille. Ils devraient être ensuite transmis au secrétariat dans un délai de deux mois.

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

Cette affaire est gérée par les Sous-comités COMSAR, NAV et STW, le Sous-comité NAV étant le Sous-comité pilote. Ce Sous-comité, lors de sa 57^{ème} session (juillet 2011) a invité le MSC 90 à ap-

prouver le plan de travail commun révisé pour les Sous-comités COM-SAR, NAV et STW pour la période 2012-2014 et à reporter à 2014 la date souhaitable d'achèvement des travaux sur l'"Élaboration d'un plan d'application de la stratégie en matière d'e-navigation". Il a réactivé le Groupe de travail par correspondance sur l'e-navigation en lui confiant le mandat suivant :

1. à partir de l'architecture d'ensemble de l'e-navigation, poursuivre l'élaboration de l'architecture détaillée du côté navire et du côté terre, selon qu'il convient, en tenant compte des conclusions de l'analyse des lacunes,
2. envisager d'élaborer des portefeuilles de services maritimes en vue de garantir l'harmonisation, la modernisation, l'intégration et la simplification à bord et à terre, en tenant compte de l'utilisation de la norme S-100 de l'OHI, et recommander la ligne d'action à adopter,
3. poursuivre et compléter l'analyse des lacunes afin qu'elle puisse être achevée au NAV 58, en tenant compte des documents soumis à ce sujet,
4. poursuivre l'élaboration du projet de plan d'application de la stratégie,
5. envisager d'élaborer des directives sur l'évaluation de la convivialité du matériel de navigation au cours de la préparation du plan d'application de la stratégie, en tenant compte des renseignements fournis dans les documents NAV 57/6/5, NAV 57/INF.7 et NAV 57/INF.8 (Japon) et NAV 57/WP.6, et recommander la ligne d'action à adopter,
6. faire avancer l'élaboration des procédures d'analyse des coûts-avantages et des risques,
7. soumettre au COMSAR 16 et au STW 43 un rapport intérimaire soulignant, si nécessaire, les questions spécifiques qui devraient être traitées par le Sous-comité STW et le Sous-comité COM-SAR,
8. présenter un rapport intérimaire récapitulatif au NAV 58.

C'est le rapport intérimaire (item 7 ci-dessus) de ce groupe qui a été examiné lors de cette session.

Une vive discussion a eu lieu en plénière à propos de la mise au point et de l'utilisation de l'enseignement assisté par ordinateur (EAO) dans le domaine maritime et des programmes de formation provenant des fabricants, que recommandaient le groupe. Il a été souligné que les programmes d'EAO devaient être utilisés pour faciliter la formation et ne devaient pas être considérés comme un moyen de réduire ou de remplacer les prescriptions existantes relatives à la formation et à la familiarisation, que la validation des programmes d'EAO devrait être axée sur l'interface homme/machine. Il a été finalement décidé qu'il était prématuré de définir à ce stade des prescriptions relatives à l'EAO applicables à la formation en matière d'e-navigation, essentiellement du fait que l'e-navigation demeurerait en cours de mise au point (On a entendu cette phrase surprenante mais pertinente, « on ne sait pas encore ce que sera l'e-navigation, il n'est donc pas nécessaire de prévoir maintenant une formation spécifique »).

Enfin, le Sous-comité d'accorder la priorité à l'analyse des lacunes (Le terme anglais « gaps » est plus parlant) en matière de formation, telles qu'elles ressortaient du rapport. Il a donc chargé le Groupe de travail sur l'e-navigation d'examiner la liste des lacunes, en s'appuyant pour cela sur les besoins des utilisateurs, tels qu'ils avaient été approuvés par le NAV 56 d'établir une liste définitive des lacunes du point de vue de la formation. Le Sous-comité a approuvé, après discussion en plénière et quelques révisions, le projet définitif de liste des lacunes ayant trait à la formation préparé par le groupe de travail qui sera transmis au NAV 58 pour ultime examen.

ÉLABORATION DE DIRECTIVES POUR L'APPLICATION DES AMENDEMENTS DE MANILLE DE 2010

C'est le MSC.89 (mai 2011) qui a mis cette rubrique au programme de travail du Sous-comité, fixant à 2014 l'échéance des travaux. Plusieurs délégations avaient soumis des papiers et plusieurs sujets ont donc été discutés (et éventuellement transmis à un groupe de travail pour approfondissement) :

1. Formation relative aux services de trafic maritime (STM) à l'intention des officiers de navigation,
2. heures de repos,
3. révision des procédures concernant l'examen de renseignements communiqués conformément à l'article IV et à la règle I/7 de la Convention STCW et à la section A-I/7 du Code STCW,
4. recommandations concernant la préparation et l'examen des évaluations indépendantes prescrites par la règle I/8 de la Convention STCW et la section A-I/7 du Code STCW,
5. recommandations concernant la conclusion d'arrangements entre les Parties en vue de la reconnaissance des brevets en vertu de la règle I/10 de la Convention STCW,
6. formation à l'utilisation des systèmes de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS),
7. perception des couleurs.

Les points 1 et 2 n'ont pas donné lieu à décision et le point 7 a été renvoyé à la prochaine session. Le Secrétariat prendra contact avec la Commission internationale de l'éclairage (CIE) pour actualisation de la Norme CIE-143-2001 « International Recommendation for Colour Vision Requirements for Transport », jugée dépassée.

En ce qui concerne les points 3, 4, 5 et 6, le Sous-comité a chargé un groupe de travail d'élaborer les documents suivants :

- Un projet de circulaire révisée sur les Procédures concernant l'examen des renseignements communiqués en application de l'article IV et de la règle I/7 de la Convention STCW et de la section A-I/7 du Code STCW (MSC.1/Circ.796/Rev.2),
- un projet de circulaire révisée sur les Recommandations concernant la préparation, le compte-rendu et l'examen des évaluations indépendantes et des mesures prises pour mettre en œuvre les amendements obligatoires prescrits par les règles I/7 et I/8 de la Convention STCW et les sections A I/7 et A-I/8 du Code STCW (MSC.1/Circ.997/Rev.1),
- un projet de circulaire révisée sur les Recommandations concernant la conclusion d'arrangements entre les Parties en vue de la reconnaissance des brevets en vertu de la règle I/10 de la Convention STCW (MSC.1/Circ.950/Rev.1),
- un projet de circulaire STCW.7 contenant des recommandations sur la formation à l'utilisation des systèmes de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS).

Ces projets de circulaires sont transmis au MSC pour approbation.

RÔLE DE L'ÉLÉMENT HUMAIN

Le MSC.89 (mai 2011) avait renvoyé au groupe de travail sur le Rôle de l'élément le document MSC.89/22/9 soumis par les États Membres de l'Union européenne et la commission sous la rubrique « Moyens de renforcer l'efficacité du Code international de gestion de la sécurité et d'en faciliter l'utilisation » avec « target date » 2013. Les termes de ce document qui proposait des amendements au Code ISM et aux documents associés avaient été repris dans une série de six papiers soumis au STW43.

Les propositions d'amendements concernaient :

Le Code ISM

1. Les responsabilités qui incombent à la compagnie en cas de délégation des tâches ayant trait au système de gestion de la sécurité (sous-traitance).
2. Les ressources et le personnel.
3. La certification provisoire : Extension des cas de délivrance d'un certificat de gestion de la sécurité provisoire.
4. Les notes de bas de pages : Insertion des notes de bas de page renvoyant aux Directives de l'OMI associées au Code ISM.

La Résolution A.1022(26) Directives révisées sur l'application du Code ISM par les administrations

1. La portée et l'application des vérifications provisoires, initiales et supplémentaires.
2. Les responsabilités qui incombent à la compagnie, en particulier en cas de délégation de certaines tâches relative au système de gestion de la sécurité à des sous-traitants.

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»

1. Le champ d'application des activités de l'auditeur interne.
2. Les qualifications de l'auditeur interne.
3. Les ressources et le personnel.
4. Les responsabilités qui incombent au titulaire du DOC.

Les Modules III et IV de la Résolution A.852(20) «Directives relatives à la structure d'un système intégré de planification des situations d'urgence à bord»

Amendements, basés sur la résolution A.852 (20), à ces deux modules. Il s'agit d'aider les compagnies à élaborer des plans d'urgence de bord.

Elaboration, d'une nouvelle Directive 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»

Etendue de la vérification de la réactivation en fonction de l'ampleur et du type de désarmement pour s'assurer que les compagnies prennent les mesures appropriées pour préserver ou réactiver le système de gestion de la sécurité du navire. Cette proposition, fondée sur différentes directives existantes des sociétés de classification applicables au

désarmement des navires, vise à établir une série de recommandations universelles applicables lors de la remise en service.

Actualisation régulière de la circulaire MSC.1/Circ.1371 «Liste des Codes, recueils de règles, recommandations, Directives et autres instruments non obligatoires liés à la sécurité et à la sûreté»

Dans l'attente de la disponibilité de ces listes dans la base de données GISIS, il est demandé 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 paragraphe 1.2.3 du code ISM.

Les propositions européennes ont été assez fraîchement accueillies et ont suscité nombre d'objections en plénière mais durant les travaux du groupe de travail, l'ambiance fut constructive et consensuelle. Si toutes les propositions n'ont pas été adoptées (La pénultième n'a pas été finalisée et la dernière a été renvoyée au Sous-comité FSI), une série d'amendements a été néanmoins préparée et pourra être transmise pour adoption au MSC.91 (novembre 2012), en avance sur le calendrier initialement prévu.

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

RENFORCEMENT DES CAPACITÉS MARITIMES DANS LA CORNE DE L'AFRIQUE. VERS UNE ARCHITECTURE INNOVANTE AU SERVICE DE L'APPROCHE GLOBALE.

La direction des affaires stratégiques du ministère de la Défense a organisé un séminaire sur ce titre à Paris le 16 juillet 2012. L'AFCAN y était représentée par les Commandants H. Ardillon, Président, et F.X. Pizon, Vice-président

Le Directeur de la D.A.S. a présenté une nouvelle approche pour supprimer la piraterie dans l'océan Indien, et rassemblé des intervenants politiques, militaires, administratifs et industriels de qualité et de haut niveau. L'exposé magistral et parfaitement architecturé portait sur les points suivants :

- Quelles missions, quels moyens pour un opérateur intégré de sécurité, de sûreté et de développement maritime ?
- Vers une cogestion publique-privée du financement de la sécurité des espaces maritimes publics.
- Quelle gouvernance pour les espaces maritimes publics.

QU'EN RETENIR ?

Le recours à des agents civils de sécurité armés est à juste titre, considéré par les participants comme un pis-aller, avec le risque indiscutable de voir se créer un puissant lobby de protection, dont l'intérêt risque de contrarier sérieusement l'éradication de la piraterie. Mais cette prise de conscience est probablement trop tardive si l'on considère l'action du lobby actuel à l'OMI.

Si l'identification des embarcations de pirates semble techniquement réalisable, les armateurs seront-ils disposés à investir lourdement dans ce domaine, et surtout, pour le marin, une fois l'identification réalisée, que fait-on, faute de réponse à l'usage systématique d'armes à feu par les pirates. Ce problème a été totalement laissé de côté tout au long du séminaire.

Beaucoup plus grave, le financement du processus est basé sur une contribution non fiscale de tous les armateurs, pour tous les navires transitant dans la zone, du dhow au porte-conteneurs géant. En clair, il s'agit d'un péage basé sur la taille du navire et la valeur de la marchandise transportée. C'est un postulat, pour deux raisons. D'abord, il faudra traiter aussi bien les trafics est-ouest, avec des armateurs en principe facilement identifiables au passage du canal de Suez, et au départ des ports d'Extrême-Orient. Et pour le trafic nord-sud, beaucoup plus diffus ? La mise en place d'un système de contrôle-recouvrement sera délicate, peu fiable, et le rendement financier incertain dès que l'on ciblera le cabotage régional. Enfin, il serait préférable d'abandonner la notion de valeur du fret, même justifiée par des raisons idéologiques, parce qu'il est plus facile d'estimer la valeur d'une cargaison de minerai ou de pétrole, que celle d'un chargement de 15000 conteneurs, dont chaque destinataire cherchera à minimiser par tous les moyens la surcharge de fret correspondante.

A ce sujet, l'intervention du représentant d'EUROCONTROL, organisme gérant avec succès la régulation du trafic aérien européen et de quelques pays voisins, est particulièrement intéressante. La taxe est fixée sur la distance parcourue et la masse maximale au décollage. Ce sont des éléments parfaitement connus et facilement vérifiables. Il suffirait donc de remplacer la masse maximale au décollage par le déplacement maximum du navire pour maritimer le système efficace d'Eurocontrol. Mais se greffe là-dessus le fait qu'il faudra persuader les ar-

mateurs et exploitants de payer avant même d'avoir le moindre retour sur l'efficacité du système.

Mais il reste un problème très délicat à régler, c'est celui de cette sorte d'hyper-souveraineté de la haute mer, nécessaire pour intervenir efficacement, même s'il est dit qu'elle sera compatible avec la Convention de Montego Bay. L'obtention indispensable d'un consensus à l'ONU sera particulièrement difficile à obtenir en raison, d'une part de la perte de liberté énorme que cela signifie pour les grandes puissances et puissances émergentes, et d'autre part à cause des tentatives prévisibles des États côtiers cherchant à conforter et étendre leurs Zones Economiques Exclusives.

Pour conclure, cette solution innovante semble bien délicate à mettre en œuvre et nécessitera beaucoup de patience et d'efforts avant qu'elle devienne efficace, même si tout le monde se rend bien compte de l'inadéquation et du coût excessif du recours à une frégate antiaérienne pour contrer l'activité de quelques pirates à bord d'une embarcation de quelques mètres. En attendant, et que cela plaise ou non, il faut bien admettre que le seul moyen actuellement efficace pour contrer la piraterie est l'embarquement d'équipes de protection armées, civiles ou militaires, avec les risques de dégâts collatéraux, sur des pêcheurs qui se transforment en pirates, ou des pirates qui redeviennent pêcheurs quant ils sont pris pour cible.

Cdt F.X. Pizon

Commission du bien-être portuaire des GENS de MER

BREST, le 6 juillet 2012

L'AFCAN fait partie de cette commission qui se réunit en plénière une fois par an sous la présidence d'un représentant de la préfecture. (Des réunions de bureau ou exceptionnelles pouvant intervenir dans l'intervalle).

4 sujets étaient à l'ordre du jour :

1. Création d'un pôle social maritime à BREST

La Bretagne comporte 3 ports de moyenne importance (Brest, Lorient, Saint Malo). Celui de Brest comporte un Seaman's club géré par l'association des « amis des marins » et hébergé jusqu'à présent par l'hôtel des gens de mer de l'AGISM. La construction d'un pôle maritime est en projet (achèvement prévu à la fin 2014) en lieu et place de l'ancien BCMO quai de la douane (en face de l'hôtel des gens de mer, en face de l'AFCAN). On y retrouverait le Seaman's club, la Touline et le service social maritime.

L'AFCAN fait remarquer que les liens des marins avec l'AGISM sont anciens et forts, et demande si les besoins ont été bien évalués. Il apparaît que, même si l'AGISM propose de l'agrandir, la salle mise à disposition à l'hôtel des gens de mer est trop petite pour accueillir les équipages au long séjour (réparations) ou par exemple les équipages malgaches des navires de France Télécom, d'où la nécessité de loger le Seaman's club dans le futur pôle tout en gardant un lien fort avec l'AGISM.

2. Financement de l'association des amis des marins - Seaman's Club :

Pour assurer l'avenir, une contribution par navire et par escale est envisagée. Volontaire ou obligatoire. Volontaire, elle serait plus facile à mettre en place mais les courtiers préféreraient une obligation pour éviter de rentrer dans le jeu de la concurrence inter-ports bretonne.

3. Présentation de la Convention MLC 2006 sur le travail maritime par M.NEDELEC du CSN :

Elle vient se ranger aux côtés de la SOLAS, Marpol, et STCW. Elle permet-



tra aux centres de sécurité des navires de mieux contrôler les conditions de logement, de nourriture, d'hygiène et de travail de l'équipage. Il y aura des bémols, par exemple une plainte ne sera recevable que si elle est déjà enregistrée sur un document obligatoirement tenu par le bord et qu'il n'y a pas eu de réponse de l'armement. Pour être applicable elle doit être ratifiée par 30 pays représentant 30% du tonnage mondial. Actuellement (juillet 2012) 28 pays représentant 40% du tonnage mondial l'ont ratifié. La France devrait le faire en principe pour septembre 2012.

4. Situation du navire RSV ENDEAVOUR :

7 marins sur 12 de l'équipage de cet ancien chalutier transformé en navire de recherche (intérêts suédois, compagnie singapourienne, équipage cosmopolite scandinavo-sud américain) sont en grève et bloquent le navire depuis le 23 mai. En plus des revendications salariales on note des doléances sur l'attitude des techniciens suédois, des tenues de travail inadaptées et la nourriture, ce qui amène une réunion du bureau de la Commission du bien-être le 30 mai.

Il ressort de l'inspection du centre de sécurité que si les tenues de travail ont dû être remplacées, aucune déficience n'a été notée sur la nourriture, le navire est normalement entretenu et les salaires contractuels sont payés. En l'absence de ratification de MLC 2006, là s'arrête l'action du CSN.

Le seul point d'achoppement reste donc le niveau de ces salaires, ce qui n'est pas du ressort de la Commission du bien-être. L'armateur a porté plainte par avocat devant le TGI de Brest et d'autre part les grévistes ont accepté le déhalage du navire, l'organisation des « Tonnerres de Brest » leur fournissant un barnum pour exposer leur situation.

L'ITF et les syndicats soutiennent les grévistes et le font savoir, trouvant en plus inadmissible qu'il y ait eu une tentative de relève forcée.

Cette affaire pose le problème du droit de grève dans les ports étrangers. L'attitude des autorités variant beaucoup avec les pays, il serait bon qu'un règlement international s'occupe du problème.

Cdt Christian LOUDES

FORMATION ET QUALIFICATIONS DE LA PERSONNE DÉSIGNÉE ISM (DPA).

PAGE du Code ISM N° 27.

PRÉAMBULE.

L'arrêté du 23 juin 2011 de notre ministère de tutelle a provoqué un intérêt particulier dans le microcosme français de l'application du Code ISM.

En effet, reprenant en cela des circulaires de l'OMI de 2007/2008 (MSC-MEPC.7 Circ. 5-6 et 7) dont nous avons déjà parlé ici (page du Code ISM N° 22 d'août 2009), l'administration française a amendé son règlement pour la gestion de la sécurité (Division 160) et y a introduit des critères de qualifications et l'obligation d'une formation particulière ISM pour la Personne désignée (le DPA).

En fait cet arrêté reprend d'abord la dernière version du Code ISM puis n'est ensuite qu'un pot-pourri des circulaires ci-dessus qui présentent notamment des directives pour l'application opérationnelle du Code ISM par les compagnies en y mêlant audits internes et notification des near-misses.

Ceci amène quand même un grand changement pour nous Français ... car tout cela est à présent obligatoire. Ma présente analyse se limitera à la partie formation et qualification de la Personne désignée ISM, sujet on ne peut plus intéressant pour les passionnés de l'ISM (rappel : pages du Code ISM et particulièrement la page N° 15 «le DPA un sacré job !».. qui date de 2003 déjà).

1. Formation de la Personne désignée au titre du Code ISM.

Evidemment en tant que «prêcher dans le désert» depuis plus de 15 ans, je ne vais pas faire la fine bouche, au contraire, j'applaudis ... même si la réalité est plus pragmatique (voir plus loin in fine).

Exigence.

L'arrêté du 22.3.2011 et le § 3 de la Division 160 reprennent in extenso les recommandations de la circulaire OMI sur la formation de la Personne désignée. Finalement la seule différence entre les deux textes est que la circulaire OMI n'a aucun caractère contraignant tandis que la Division 160, elle, est applicable intégralement.

Il est étonnant que notre administration ait considéré cette formation comme obligatoire même si cette circulaire a été incluse dans la dernière publication OMI du Code ISM version 2008. A notre connaissance, seule une inclusion dans le texte du Code lui-même aurait donné un caractère contraignant à ce texte et une circulaire OMI d'un comité, quel qu'il soit, reste seulement une recommandation même si elle accompagne le texte du Code.

Contenu de la formation ISM de la Personne désignée.

Le contenu de la formation exigée couvre bien la connaissance approfondie du Code ISM, son application et comprend la participation à un «audit d'un système de gestion de type maritime». Etant donné que les responsabilités de la Personne désignée comprennent «la détermination de l'efficacité d'un SMS au sein de la compagnie et à bord du navire en utilisant pour cela des principes reconnus en matière d'audit interne», il nous a semblé nécessaire que le DPA soit formé à l'audit interne.

Dans les petites compagnies c'est souvent le DPA qui audite les navires et ceci n'est pas en contradiction avec l'indépendance de l'auditeur car finalement c'est le capitaine du navire qui est responsable de l'application du SMS à bord. Il est finalement de bonne gouvernance que la Personne désignée vienne constater, de visu, une application in situ qui sinon risquerait de rester virtuelle. Les compagnies plus importantes sont obligées d'utiliser des auditeurs internes choisis et formés parmi leurs cadres.

NB : lorsque c'est possible, nous recommandons quand même que les audits internes soient effectués par des auditeurs externes spécialisés pour notamment leur efficacité (ils sont payés pour dire ce qui ne va pas), leur expérience ainsi que pour leur importante connaissance de ce qui se fait ailleurs (du benchmarking à bon marché finalement).

Tableau des formations ISM.

Ci-dessous une confirmation de la prise en compte de la Division 160 dans un tableau de formations ISM.

Ref 160	Division 160 article 160-3	Formations ISM - AFEXMAR	Détail de la formation délivrée
		<i>ISM niveau 1</i>	Familiarisation à l'ISM
1	Connaissance et compréhension du Code ISM	<i>Formation ISM niveau 2 pour capitaines/officiers/DPA</i>	Etude complète du Code ISM
2	Règles et règlements obligatoires		SOLAS - STCW - MARPOL -LL - Législation Européenne -ILO- Règlements locaux
3	Recueils de règles, Codes, directives et normes applicables		ISPS - FSS - LSA - COLREG - HSC - PSC
5	Aspects techniques ou opérationnels de la gestion de la sécurité		Création, mise en place et fonctionnement d'un SMS/ démo d'un SMS
6	Connaissances appropriées des transports maritimes et des opérations à bord		<i>Focalisation sur les opérations effectuées par la compagnie concernée</i>
8	La communication efficace avec le personnel à bord et la direction		Système de communication bord/bord –terre/bord
4	Les techniques d'évaluation (examens, entretiens, analyse et établissement des rapports)	<i>Formation ISM Niveau 3 pour auditeurs en complément du niveau 3</i>	Auditeur interne ISM Avec démo de check-lists d'audits/revues- Interviews types en fonction des responsabilités, etc.
7	Participation à un audit au moins d'un système de gestion de type maritime	<i>Formation ISM niveau 4 pour conducteurs d'audit en complément du niveau 3</i>	Conducteur d'audit avec audit interne effectif (Cie ou navire)
		<i>Formation niveau 5 : mise à niveau DPA</i>	Par rapport aux dernières évolutions du Code ISM (Circulaires, TMSA, PK etc.)

Pour le DPA, la formation requise est donc l'ensemble des trois niveaux (niveau 2 + niveau 3 + niveau 4).

L'AFEXMAR propose depuis longtemps ces 5 niveaux de formation.

Agrément de cette formation DPA.

Si pour les formations STCW, la Convention elle-même et le Code STCW sont clairs sur la nécessité d'un agrément du pavillon – ce qui est tout à fait logique si on veut assurer la qualité et le niveau adéquat des formations - pour les formations hors STCW, c'est moins clair.

Un arrêté du 12.5.2011 de notre ministère de tutelle précise les conditions de cet agrément mais il nous semble que la formation ISM n'est pas incluse dans les titres de formation professionnelle maritime : elle concerne il est vrai une fonction «terrienne».

En conclusion.

Il s'avère donc que la formation requise pour la Personne désignée est celle des capitaines /officiers augmentée d'une formation d'auditeur interne et de conducteur d'audit déjà proposée de par le monde.

Il faut savoir également que même si les DPA d'origine « MarMar » ont en théorie les connaissances suffisantes en réglementations internationale, européenne et nationale, l'expérience nous montre qu'un rappel sur une demi-journée n'est pas inutile. Pour les candidats provenant d'origines différentes y compris marine nationale, cette partie de la formation est nécessaire.

Avec l'expérience, la formation ISM complète – que la compagnie est tenue de prouver lors de l'audit de certification - peut être effectuée en 5 jours, c'est-à-dire 30 heures de cours, pas moins.

2. Expérience de la Personne désignée ISM ou DPA.

Pour ce qui est de l'expérience requise pour la Personne désignée - en sachant quand même que formation et expérience vont de pair - la Division 160 a aussi pris en compte les recommandations de l'OMI.

A ce sujet, je n'ai rien à ajouter à mon analyse effectuée de la page du Code N° 22 et notamment le profil du DPA proposé in fine de cette page.

Enfin, et c'est ici le bémol signalé plus haut, il s'avère que les auditeurs externes de l'administration française acceptent une Personne désignée ISM non formée spécifiquement mais possédant une expérience de 3 années dans la gestion des navires. Cette interprétation me laisse sceptique car le § 4 de l'arrêté ou le § 2 de la circulaire MSC-MEPC.7 Circ.6 précise qu'il y a obligation d'un enseignement supérieur, formel ou une expérience d'officier breveté à la mer mais ...cela ne les dispense pas pour autant d'une formation spécifique ISM.

J'admets que des DPA non issus du milieu « officier marmar » arrivent à s'imposer auprès des capitaines et chefs mécaniciens et font très bien leur travail. Leur expérience provient souvent d'années dans d'autres secteurs du shipping comme services commerciaux, ou techniques et ils viennent même parfois de la comptabilité, c'est vous dire ... mais leur connaissance du milieu est souvent un acquis personnel qui dans ce cas-là devient très précieux pour la compagnie.

Vu les responsabilités et le lien de la Personne désignée avec le plus haut niveau de la direction, son choix n'est pas anodin, vous le savez bien. Aussi, étant donné le caractère sensible de cette fonction, si la direction entend nommer une personne de grande confiance mais d'origine diverse, il est nécessaire qu'elle soit formée d'une manière adéquate - cqfd !

Cdt Bertrand APPERRY
Consultant ISM - juillet 2012

ASES, SYSTÈME ANTI-INTRUSION POUR NAVIRES

PROTECTION PAR CHÂÎNES CONTRE LES PIRATES

M. Heinz Weiss, ingénieur d'Heidelberg (Allemagne), nous a communiqué la description de son système anti-intrusion ASES, dont les brevets ont été déposés. C'est surprenant, mais devrait être aussi dissuasif pour les pirates que réconfortant pour les équipages. Restent à convaincre des armateurs, à effectuer des essais en vraie grandeur notamment avec des tirs réels, à connaître les conditions de montage du système par le bord ou par un chantier, et à évaluer la cohabitation du système avec les opérations commerciales. Traduction libre par le Cdt F.X. Pizon

L'application des Best Management Practices et l'embarquement d'équipes de sûreté armées, civiles ou militaires, (souvent avec un investissement à cinq ou six chiffres) sont les moyens actuels de lutter contre les tentatives des pirates. Non seulement le coût ou l'efficacité de ces mesures laisse beaucoup à désirer, mais le taux de succès est encore loin de ce qui est recherché. Certaines routes commerciales importantes sont toujours peu sûres, et le nombre d'attaques de pirates augmente continuellement. Une aide notable est en vue avec le système hydraulique anti-intrusion ASES (Anti Ship Entry System).

Ce nouveau système, unique au monde, entièrement automatique, est d'un coût très inférieur à celui du personnel de sécurité embarqué et surclasse très largement la protection des navires avec tout autre moyen physique.

DESCRIPTION DU SYSTÈME :

Le système anti-intrusion pour navires (ASES) comporte 5 éléments et pèse entre 800 et 1200 kilogrammes :

1. Structure support / système installé à demeure pour le montage rapide à bord
2. Bras articulé / système rapide de mise en fonction (mise en position de la tête rotative)
3. Moteur hydraulique avec la roue porte-chânes, le support de chaînes, et le système de remplacement rapide des chaînes.
4. Bloc de distribution et vannes hydrauliques
5. Système de commande et de surveillance électronique

Comme l'indiquent les illustrations, un moteur hydraulique, avec une roue porte-chânes, la tête rotative et l'amortisseur de rotation sont montés sur un bras articulé.

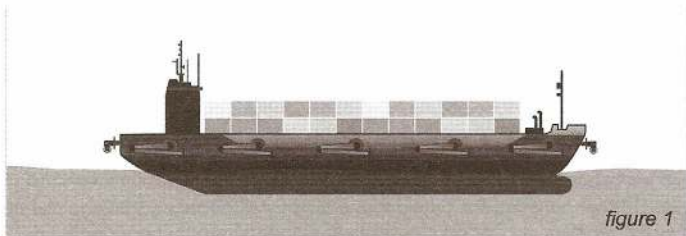


figure 1

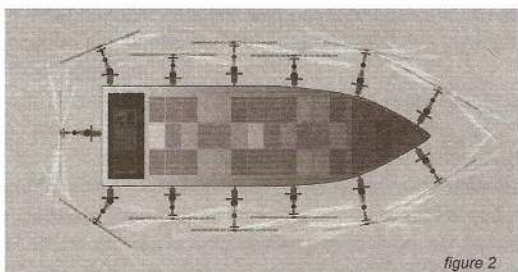


figure 2

Le bras articulé est en acier N-A-XTRA/XABO qui permet de réduire le poids de la construction en acier. L'ensemble est galvanisé et recouvert d'une peinture marine avec une Nano protection contre l'eau de mer et l'air salé. La tête rotative et la roue porte-chânes sont en acier inoxydable de même que les chaînes, éventuellement réalisées en matière plastique capable de supporter des projectiles. Ces chaînes en matière plastique sont particulièrement appropriées aux navires-citernes pour les protéger d'étincelles parvenant sur le pont du navire.

Toutes les pièces constitutives du système sont résistantes à l'eau de mer, et le moteur hydraulique est prévu pour fonctionner sous l'eau.

L'alimentation hydraulique du système ASES peut éventuellement être assurée par un circuit hydraulique du navire – s'il est approprié.

Le système est modulaire, et permet aussi la fixation de la tête rotative en tête de la flèche de grues du navire. Dans ce cas, la protection peut être assurée par ce seul moyen, ou bien en complément d'autres systèmes ASES installés à bord. La tête rotative avec ses chaînes peut être installée à demeure, et rester en position repliée sans gêner le fonctionnement normal de la grue.

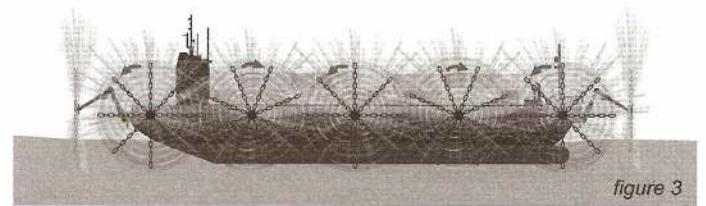


figure 3

FONCTIONNEMENT ET MODE OPÉRATOIRE :

Pendant l'exploitation normale du navire, les bras articulés avec équipement ASES restent en position de repos afin que les opérations habituelles et les travaux sur le pont ne soient pas gênés (figure 1).

En cas de brouillard ou pendant la nuit, l'ASES peut être conservé en position de demi-sommeil au moyen de détecteurs. L'état d'alerte est ainsi maintenu contre des attaques par surprise.

En cas d'attaque imminente de pirates, le système ASES est activé par un bouton poussoir sur le panneau de commande depuis la passerelle ou sur le pont du navire. A l'appui sur la commande, le délai de mise en fonction à l'avant ou à l'arrière du navire est environ 3 minutes et sur bâbord ou tribord environ six à huit minutes.

Dès le déclenchement du système, tous les ASES sont orientés à l'extérieur du bordé, en position de défense. En fonction de la taille du navire, les systèmes se placeront entre 5 et 30 m du bordé. Si nécessaire, les bras articulés peuvent être orientés manuellement vers le bas, à 2 m du bordé au minimum (figure 2). La tête rotative installée à l'extrémité du bras articulé fait alors tourner la roue porte-chânes à vitesse élevée, mettant ainsi l'ASES en position de défense. En utilisant la commande de bras articulé, chaque bras est orienté dans une position

programmée, et la tête rotative tourne à une vitesse élevée. Chaque ASES peut cependant être commandé manuellement (vers le haut ou vers le bas, et à droite ou à gauche).

Compte-tenu du positionnement des ASES, le navire est entièrement protégé dans toutes les directions. L'intrusion éventuelle de pirates par hélicoptère est impossible parce que l'ASES peut également être mis en position de protection horizontale.

En cas de mer forte, tous les ASES sont maintenus en position horizontale au-dessus de l'eau à vitesse élevée, les bras articulés se déplaçant dans le plan vertical pour compenser les mouvements du navire.

La hauteur des bras articulés peut être réglée de sorte que les chaînes en rotation entrent en contact avec la surface de l'eau de mer et produisent un mur d'eau sur la longueur du navire (à profondeur variable dans l'eau). La pulvérisation d'eau produite a pour effet de réduire la visibilité des attaquants dans la localisation des objectifs sur le navire (figure 3).

Un tir direct n'est pas un problème. Un mur de chaînes pratiquement imperméable est créé, en raison des roues à chaînes contrarotatives tournant à grande vitesse et du nombre de chaînes utilisées. En cas d'attaque, un grand nombre de balles tirées sera dévié. Toutefois, le danger d'attaques croisées existe toujours.

Du fait des murs fictifs de chaînes situés entre 5 et 30 m du bordé, le succès d'une attaque utilisant des armes telles que des lance-roquettes anti-char devient douteux. Une fusée anti-char se déplace à une vitesse de 180 à 240 m/sec et la vitesse de rotation de l'ASES est environ 280 m/sec, ce qui fait que la déviation ou la perturbation de la trajectoire balistique des roquettes lancées sont presque assurées, et la destruction de la roquette par les rotors contrarotatifs est possible.

En plus de l'aspect pratique, l'effet psychologique du système devrait également être pris en compte. Les pirates, qui voient un navire caché derrière le mur des réseaux contrarotatifs produisant un important écran protecteur d'eau pulvérisée, réfléchiront deux fois avant de mener une attaque.

INSTALLATION D'ASES SUR LES CONSTRUCTIONS NEUVES ET LES NAVIRES EN SERVICE :

L'ASES convient à tous les navires de haute mer et peut être installé lors

d'une construction neuve ou monté ultérieurement sur des navires en service. Le système peut également être transféré d'un navire à l'autre. Dans ce cas, des structures adaptées doivent être installées sur le navire.

Le grand avantage du système d'installation rapide est que des navires peuvent être équipés d'ASES avant d'emprunter des routes dangereuses. En arrivant à nouveau dans des eaux sûres, le système est facile à déposer, à transférer sur d'autres bateaux, ou à être entreposé dans un port. En conséquence, les compagnies maritimes ont besoin de peu de navires équipés, et réduisent leurs dépenses - un facteur qui a un effet sur les coûts de transport et finalement sur le prix des marchandises.

En raison de la modularité du système, un concept de location serait même possible. Ceci signifierait que les compagnies maritimes auraient seulement à payer le système lorsqu'elles ont besoin d'une protection du navire et de l'équipage, ce qui serait économique. Le système d'installation rapide doit être disponible à bord du navire, incluant des structures d'adaptation aux positions prédéterminées pour installer l'ASES. Une source d'alimentation électrique doit être disponible à chaque position d'ASES, et en cas d'utilisation du circuit hydraulique du navire (au lieu de celui de l'ASES), une connexion hydraulique doit être également disponible.

CONCLUSION :

Le système anti-intrusion ASES apparaît non conventionnel, bien qu'extrêmement efficace. Bien que le système ne soit pas encore en service, les tests initiaux en ont déjà démontré les capacités. L'ASES pourrait rapidement protéger la vie des marins, assurer la sûreté des navires, et aider à rendre l'industrie du transport maritime mondial indépendante de la protection par une tierce partie. Par l'utilisation d'ASES, les mesures de protection gouvernementales ainsi que celles des armateurs et des compagnies maritimes employant des sociétés de protection privées peuvent être sensiblement réduites ou même partiellement supprimées.

Il faut espérer que les armateurs ou exploitants maritimes découvrent l'intérêt de procéder à d'autres tests pratiques et à son utilisation opérationnelle.

Heinz Weiss

Alstater Strasse 54 - D - 69124 Heidelberg - Germany

E-Mail: weiss.roemer@gmx.de

LE CAPITAINE DU TK BREMEN A-T-IL ÉTÉ PIÉGÉ ?

Le rapport du BEA sur l'échouement suivi de la perte totale du TK BREMEN dans la nuit du 15 au 16 décembre 2011 est bien fait et objectif. Il conclut : que les conditions météorologiques ont été le premier facteur déterminant auxquelles s'ajoutent les conditions de chargement (navire lège), que la décision d'appareiller de LORIENT n'a pas été un facteur contributif au sens strict du code de l'OMI même si le fait de différer l'appareillage aurait évité l'accident, enfin que l'insuffisance de l'utilisation de la machine et le non-mouillage immédiat de la deuxième ancre forment le deuxième facteur déterminant.

Revenons sur les circonstances qui ont amené le TK BREMEN à appareiller. A la lecture du rapport on constate que le 14, une fois par l'intermédiaire du second capitaine, puis à 16h30 et 19h28, le capitaine manifeste son intention de rester à quai. Cependant 2 navires sont au mouillage en attente, le «DESERT HOPE» et l'«ARCTIC SKY».

A 08h00 le 15, l'agent informe le commandant qu'il peut rester à quai, mais qu'il doit régulièrement renouveler sa demande, compte tenu du souhait de l'agent du DESERT HOPE de rentrer son navire dès que possible. Le capitaine n'est pas informé des ré-



sultats d'une réunion qui s'est tenue la veille à la capitainerie : l'ARCTIC SKY accostera le 15 au matin. Si le DESERT HOPE rentre, l'ARCTIC SKY prendra la place du TK BREMEN qui viendra à couple d'un 3ème navire, RHINBORG, qui a décidé de rester à quai (coût du déhalage : lamaneurs, pilotes plus remorqueurs, pas de droits de quai supplémentaires). Sinon le TK BREMEN peut rester à sa place.

A 09h00, le capitaine croyant qu'il doit laisser la place au DESERT HOPE et voulant profiter d'un temps encore maniable, commande l'appareillage pour 11 heures. Les prévisions météo Inmarsat sont SW 6-8 alors que celles de Météo France, plus pessimistes, (9 rafales 10) ne semblent pas lui avoir été fournies.

A 09h22, le pilote se rend à bord pour informer

le capitaine que le DESERT HOPE ne rentrera que le 17 et qu'il peut rester à quai. Dans ce cas, il lui faudra quand même régler le déplacement des lamaneurs et des remorqueurs puisque la commande a été enregistrée. Refus de l'armateur de couvrir cette dépense supplémentaire.

A 11h00, le TK BREMEN appareille Dans beaucoup de ports, le seul contact que le bord a avec la terre est un «com-

mis de rivière» qui est souvent le moins expérimenté de l'agence. Certains sont débrouillards, mais d'autres tout juste bons à récupérer les papiers d'arrivée.

Dans ce cas, on peut s'étonner que le capitaine n'ait pas été averti des possibilités de rester à quai, même en cas de rentrée du DESERT HOPE, et surtout du report d'accostage de ce navire. La première véritable information viendra du pilote à 09h22, et gratuitement en plus.

Enfin, que dire de l'attitude de l'armateur ? Il me semble qu'il y a une Directive de l'OMI qui demande que les décisions du capitaine en matière de sécurité ne soient pas contrariées par des pressions commerciales ou financières.

21 mai 2012

Cdt Christian LOUDES

ENJEUX JUDICIAIRES DE L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER, ET ORDRE PUBLIC EN MER

Avec l'aimable autorisation du Général d'Armées Marc WATIN-AUGOUARD, nous reproduisons son intervention faite lors des huitièmes rencontres parlementaires du Naval de Défense sur l'action de l'Etat en mer et la fonction Garde-côtes.

Je vais aborder le problème de la mer au travers du prisme de la puissance publique. On ne peut pas construire une politique de l'action de l'État en mer, une politique de garde-côtes, une Fonction Garde-côtes, sans puissance publique, c'est-à-dire sur la capacité pour l'État de réglementer, de contrôler, de contraindre au besoin par l'emploi de la force, sans la possibilité pour l'État de faire poursuivre devant les juridictions compétentes, les auteurs d'infraction.

Il n'y a pas une mission de l'action de l'État en mer sur les 45 qui ont été recensées par l'arrêté du 22 mars 2007 qui ne s'appuie sur un corpus juridique qui donne des pouvoirs aux acteurs. Les autorités désignées l'ont été pour prendre un certain nombre de mesures de police. Plus l'action en mer est appelée à se développer, plus les menaces venant de la mer sont appelées à se renforcer et plus nous serons appelés à travailler justement sur cette puissance publique en mer, qui est à la fois la souveraineté sur nos eaux territoriales et un élément qui soutient notre responsabilité en dehors des eaux territoriales, là où nous avons des intérêts, là où nous sommes les représentants à un moment donné de la communauté internationale, parce que nous avons souscrit un certain nombre de traités et d'accords.

Cette fonction de puissance publique a pris un essor considérable en 1994. Relisez les travaux parlementaires qui ont conduit à la loi du 15 juillet 1994, et à ce que soit substituée à une «simple instruction» du Premier Ministre, une loi. Le Parlement s'est engagé en donnant des pouvoirs aux agents de l'État pour assurer justement cette puissance publique en mer. Cette loi de 94 est véritablement un tournant dans l'histoire même de l'action de l'État en mer. La loi du 5 janvier 2011, relative à la piraterie maritime, est dans la continuité de cette montée en puissance de l'action de l'État.

Je ne vais pas faire devant vous une leçon introductive du collège de France, où je vais vous expliquer qui sont les autorités, qui sont les acteurs, qui sont les pouvoirs, quelles sont les lois spéciales, comment elles s'articulent. Je vais vous emmener en voyage et nous allons partir en mer. Nous partirons depuis la terre et vous allez comprendre pourquoi nous avons encore du travail à accomplir en mer et même sur terre, pour véritablement avoir l'ensemble des instruments nécessaires à une véritable politique publique de l'action de l'État en mer.

Nous sommes au bord de la plage et nous nous posons la question en regardant la mer : «Qui commande la mer ? Qui l'administre ? Qui la gère ? Qui est en charge de la responsabilité en matière de pouvoir de police

Alors je prends mon Code général des Collectivités territoriales, issu des lois du 14 décembre 1789, et je lis : «Le maire, lorsqu'il est dans une communauté riveraine, est responsable de la police municipale sur le rivage jusqu'à la limite des eaux». Dès que nous avons les pieds mouillés, ce n'est plus lui qui est responsable. Sur les eaux, il a droit néanmoins

à l'exercice d'un pouvoir de police spéciale, sur les baignades et sur les activités nautiques. Le décret du 6 février 2007 attribue au préfet maritime un certain nombre de compétences : «Le préfet maritime, est compétent jusqu'à la laisse de basse mer». Sur la Méditerranée, c'était d'ailleurs autrefois le Code justinien qui s'appliquait, il n'y avait pas de marée. Là où il y a des grandes marées, où s'arrête la compétence du maire et la laisse de basse mer, qui commande ? Qui administre ?

Cette histoire n'est pas complètement anecdotique. Quand il y a eu lieu le G8 de Deauville, nous avons constaté qu'il y avait des portions de la laisse de basse mer, à la limite des eaux, où personne n'était en charge de la circulation maritime. Il faut donc aujourd'hui revoir nos textes et les mettre en harmonie en donnant au préfet maritime une compétence jusqu'à la limite des eaux.

Lorsque le préfet maritime est compétent, il peut prendre des arrêtés d'interdiction. Il l'a fait récemment en Méditerranée. Un arrêté d'interdiction interdit à tout navire de traverser la zone interdite. L'infraction relève du Code des transports (article 52 42-2) qui prévoit une peine de six mois de prison et 3 750 euros d'amende, à quiconque qui aura transgressé les pouvoirs ou les interdictions du préfet maritime. Mais lors du G20, le Parquet a précisé le détail suivant : l'infraction peut être constatée mais ne peut pas être poursuivie en raison de la question prioritaire de constitutionnalité, le Conseil Constitutionnel ayant déclaré les tribunaux maritimes commerciaux contraires à la Constitution. Par conséquent nul ne peut poursuivre cette infraction quand elle est prise seule. Le Parquet recommande de chercher une infraction connexe pour faire en sorte que l'on retrouve la compétence des Parquets de droit commun. Aujourd'hui il faudrait presque trouver un juge à chaque infraction. Les magistrats de la Cour de Cassation font ce même constat de vide, de déni de justice, de déni d'administration sur les espaces.

Quittons cet espace et entrons dans les ports. Depuis les attentats du 11 septembre 2001, il a été décidé de renforcer la sûreté maritime portuaire. La sûreté maritime portuaire, ce n'est pas faire du travail de douanier ou des affaires maritimes. Ne confondons pas sûreté portuaire, c'est-à-dire la prévention des actes de terrorisme, prévention des actes de malveillance, avec le trafic des marchandises, avec la sécurité telle qu'on l'entend au sens de la sauvegarde de la vie en mer ou de la prévention de la pollution, ce sont deux choses différentes. La sûreté maritime portuaire c'est la prévention des actes de terrorisme, tels qu'elle a été voulue, au travers du code ISPS, avec l'engagement de tous les États pour faire en sorte que cette sûreté portuaire soit assurée.

Aujourd'hui, nous ne pouvons qu'appliquer le Code des transports, l'article L 5336-2 ou 32-6, qui autorise à faire des visites en vue de prévenir des actes de terrorisme, ou de prévenir des actes de malveillance par des officiers d'OPJ dans des zones restreintes et sur les navires qui sont à quai. C'est le principe du Cheval de Troie et nous acceptons qu'il soit à l'intérieur. L'affaire est réglée.

Nous en avons déjà perdu la guerre. Il faut donc pouvoir faire des opérations à l'extérieur du port, et non pas à l'intérieur des limites administratives. Il faut travailler en amont, c'est-à-dire dans les eaux territoriales certes, mais travailler sur les zones d'attente, et travailler dans la Zone Maritime et Fluviale de Régulation (ZMFR). Les textes qui permettent de monter à bord des bateaux sont trop imprécis par rapport à la mission. Les textes relatifs à la sauvegarde de la vie en mer, l'habitabilité et même le futur décret de l'article 3-3 -qui investit les gendarmes de missions d'inspection liées aux actes de police administrative et qu'ils peuvent conduire pour contribuer à la sauvegarde de la vie en mer- sont des vecteurs insuffisants

Le décret de 2007 sur la sûreté n'est pas suffisant, malgré l'article 7 qui évoque les explosifs et les armes ; malgré l'article 19 qui oblige les navires étrangers à se conformer aux règles de sûreté, édictées par l'État français ; malgré l'article 20 qui habilite les officiers et les agents de police judiciaire. Je m'adresse au législateur : il faudrait écrire dans l'article 5336-2 ou 32-6 la chose suivante : «les présentes dispositions - celles qui permettent d'agir à quai - s'appliquent également à tous les navires contrôlés en zone d'attente, et dans les zones maritimes de régulation fluviale de régulation. Ce support législatif est indispensable. Pour appliquer une règle de contrainte, il faut une loi. C'est d'ailleurs ce qui a été fait en 1994.

Cette situation serait aussi bonne pour les navires qui arrivent et qui ont tout intérêt d'être blanchis avant d'entrer au port parce que cela facilite les opérations commerciales. Mais que vaut l'engagement ou l'accord du capitaine ? Est-ce que l'accord du capitaine a une portée juridique par rapport aux actes qui vont être accomplis ? Je ne le pense pas, et il faut impérativement que les choses soient clarifiées.

Quittons les ports, mais restons devant. Nous nous trouvons confrontés à un rassemblement illicite d'embarcations, planches à voile, petites barcasses, bouées canards, bref, tout ce qui ne s'appelle pas navire, et qui est rassemblé devant le port d'une manière volontaire, pour créer un trouble à l'ordre public. Dans une circonstance d'attroupement, il faut régler le problème avec les règles du maintien de l'ordre public classiques. On va me dire : «Non pas d'ordre public en mer, pas d'attroupement». Pourtant il y en a. Deuxièmement on me dit : «Non ce n'est pas possible parce qu'en mer, ce n'est pas un attroupement, c'est la loi de 94 qu'il faut utiliser». Ensuite on me dit : «Quand on parle d'attroupement, c'est sur la voie publique». C'est exact, mais cela concerne aussi «des lieux ouverts au public», c'est-à-dire les lieux publics. Or la mer territoriale est par définition un lieu public.

Nous sommes dans une situation où rien de ce qui concerne l'ordre public n'a été écrit par des personnes qui avaient reçu les embruns de la mer et le souffle du large mais par des gens qui ont les pieds sur terre. Tant mieux dans une certaine mesure ! Mais aujourd'hui, il faut impérativement reconnaître à l'autorité maritime -qui est le préfet maritime- le pouvoir de mettre un terme à un rassemblement illicite et à un attroupement. Or, l'article 431.3 du Code pénal cite les autorités en charge de la réduction de ces attroupements : les préfets, les maires, les commissaires de police et les officiers de gendarmerie. Il ne mentionne pas le préfet maritime, ni le délégué du Gouvernement pour les affaires de la mer en Outre-mer. Il faut maritimiser tous les textes concernant l'ordre public en mer. Il faut les maritimiser, en reconnaissant au préfet maritime, au délégué du Gouvernement pour l'Outre-mer, les mêmes compétences que celles qui sont reconnues auprès des préfets terrestres, parce qu'il peut y avoir des circonstances dans lesquelles ils sont face à un maintien de l'ordre de droit commun, où la loi de 1994 ne s'applique pas. Je me demande d'ailleurs si cette loi de 94 pourrait s'appliquer à une collection de navires avec une identité et un pavillon, mais qui auraient été rassemblés, et immobilisés pour servir d'obstacles. Il y a une véritable réflexion à mener sur la problématique du maintien de l'ordre en mer.

La loi de 1994 est une loi tout à fait intéressante et extraordinaire parce qu'elle s'applique dans les eaux territoriales, mais également en dehors des eaux territoriales avec bien sûr des limites que vous connaissez au regard des règles du droit international. En quoi cette loi de 1994 est-elle compatible ou incompatible avec un certain nombre d'autres règles qui permettent l'emploi de la force ? Par exemple l'article 56 du Code des douanes donne aux douaniers un droit d'usage des armes, non pas exorbitant du droit commun, mais très différent parce qu'ils peuvent arrêter une embarcation avec usage des armes à chaque fois que cela est nécessaire. Les gendarmes disposent également de l'article L 2238-3 du Code de la défense, qui leur permet également d'utiliser la force. La question s'est posée au moment d'opérations type «Thazard» en Guyane, lorsqu'il s'agissait de mettre un terme aux exactions commises par des tapouilles brésiliennes qui venaient pêcher de manière illégale.

Après avoir réfléchi à la question, je me suis rangé du côté du Secrétariat Général de la Mer. A partir du moment où nous avons une loi spéciale, qui prévoit une procédure d'emploi de la force, je pense que toutes les autres règles qui existent et qui préexistent, sont écartées parce que justement il y a une procédure spéciale qui a été prévue par la loi.

En mer, lorsque l'on veut combiner les deux règles, que ce soit l'article 56, la loi de 94 et l'article 2338-3, on a tort parce que c'est la loi de 94 qui l'emporte. Mais a contrario, la loi de 94 concerne des navires qui ont été identifiés, puisque la visite c'est la reconnaissance et la reconnaissance c'est connaître l'identité du navire et son pavillon. Il y a donc bien une identité. C'est bien un navire immatriculé. Tout ce qui n'est pas immatriculé, n'entre pas pour moi dans la loi de 94. Par conséquent pour tout ce qui est embarcation ou engin flottant qui n'a pas les caractéristiques d'un navire, qui n'a pas la capacité d'affronter les dangers de la mer, qui n'est pas immatriculé, on retrouve la capacité d'utiliser ces articles, d'ailleurs l'article 56 du Code des douanes et l'article L 2338-2 ou 3 du Code de la Défense le précisent. Mais il faut admettre que ce ne serait que dans un cas d'absolue nécessité, comme l'a privilégié la Cour de cassation, et pour des délits passibles d'une peine au moins égale à cinq ans. Autre question concernant la loi de 94, les contrôles d'identité sont un sujet passionnant, posé au moment du G 20. Lors de ma tournée des Parquets généraux, quand je m'intéressais aux questions maritimes, je leur ai dit : «La mer territoriale c'est, sous réserve du droit de passage, un espace sur lequel la souveraineté est totale et sur lequel le Code de procédure pénale s'applique totalement». Pourquoi ne pas imaginer pouvoir, sur réquisition du Parquet, rechercher des infractions, ou lors d'un trouble possible à l'ordre public procéder à des contrôles d'identité ? Quelle a été la réponse de la Direction des Affaires criminelles et des Grâces ? Elle a repris la loi de 94 en disant qu'il y avait une loi spéciale. Lorsqu'il y a une loi spéciale, tout s'efface, tout disparaît, en particulier les articles 78-1 et suivants du Code de procédure pénale sont inapplicables, notamment le 78 2- 2, qui mentionne les véhicules terrestres. Or un bateau n'est pas un véhicule terrestre.

J'admets cette analyse mais dès lors que nous n'avons pas affaire à un navire couvert par la loi de 94, il faut pouvoir contrôler l'identité des personnes. Nous ne pouvons pas accepter que des gens sur un rafiau qui n'est pas immatriculé, qui ne relève pas de la loi de 94, puisse menacer les intérêts de l'État, puissent menacer l'ordre public, puissent commettre une infraction, sans aller vérifier leur identité, comme si il y avait un Droit sur la mer différent de Droit sur la terre. Cela reviendrait à inciter les individus à commettre leurs exactions en mer, où ils seraient plus garantis d'une certaine liberté et d'une certaine impunité.

Dans cet «infra-navire», il faut pouvoir appliquer le principe des premiers articles du Code de procédure pénale, s'agissant de l'ordre public et s'agissant des infractions. Ensuite, il faut se demander si la loi de 94 s'intéresse aux personnes qui sont à bord du navire, ou si elle s'intéresse au navire. Lors de la visite du navire, un contrôle des documents de bord est effectué ainsi qu'un contrôle de l'état des passagers et de l'état des personnes qui font partie de l'équipage. Est-ce que c'est parce

qu'on contrôle le navire, ou parce qu'on contrôle les personnes ? Le navire fait écran, mais s'agissant des infractions et des troubles à l'ordre public, le navire ne peut plus faire écran. Il y a une vraie question sur la compatibilité de cette loi de 94 avec le Code de procédure pénale. Il me semble -et je serai très discipliné vis-à-vis de la Chancellerie- qu'il faut l'appliquer, mais que cela mérite quand même réflexion parce que je ne suis pas convaincu que tous les aspects aient été bien pris en compte. Pour écrire un texte il ne faut pas l'écrire dans un bureau mais il faut partir en mer, rester cinq jours en «mer 4» ou en «mer 5». Je pense que cela permet aux textes et à leurs auteurs de mûrir.

Enfin, éloignons nous des ports pour nous rendre en haute mer, pour aborder le problème de la piraterie. La piraterie est un sujet qui a été largement traité par la loi du 5 janvier 2011, qui a créé une procédure particulière, qui fait écho aux condamnations de la France par la Cour européenne des droits de l'homme et bien sûr à la suite de l'affaire du Winner.

Le sujet est aujourd'hui traité, depuis la capture des pirates jusqu'à la phase judiciaire, qui commence au moment où le pirate est remis aux enquêteurs pour que ceux-ci le mettent en garde à vue. C'est une phase qui précède une mesure de restriction, de privation de liberté, naturellement sous le contrôle de juges. Quand le législateur a écrit cette loi, je ne sais pas s'il pensait qu'il y aurait une affaire de type Tribale Kat. Dans cette affaire, nous ne sommes plus dans la tragédie avec unité de temps, unité de lieu et unité d'action, mais avec une dualité d'actions. En même temps que l'opération «Atalante» sauvait la rescapée et récupérerait le Tribale Kat à la dérive, en même temps il y a eu décision de la justice française de se saisir et donc en même temps enquête. Il y a eu simultanément d'une opération militaire à vocation judiciaire et d'une opération judiciaire. Cela met en lumière ce qui n'avait peut-être pas été prévu, la nécessité d'une bonne articulation, parce que qu'il faut séparer absolument les pirates et les enquêteurs. A défaut, on pourrait toujours dire après qu'il y a eu un contact entre les enquêteurs donc que les droits de la défense ont été bafoués et ainsi remettre en cause la stabilité de l'enquête.

Il faut néanmoins admettre une parfaite interaction entre l'enquête d'un côté et l'opération de l'autre. Le juge et les enquêteurs ne peuvent pas négliger les contraintes de l'opération et l'opération militaire ne peut pas négliger les contraintes de l'enquête. Je ne conteste pas le fait que -même si cela ne fait pas toujours plaisir- ces opérations sont des opérations militaires avec des moyens militaires. Je ne vois pas quelle institution pourrait mettre d'autres moyens dans ce cas, quoiqu'il y ait des moyens de surveillance aérienne alloués. Je ne conteste pas non plus le commandement militaire de ces opérations. Je dis simplement que la finalité des opérations de lutte contre la piraterie, c'est certes de garantir la liberté de la mer, mais lorsque la personne est appréhendée, c'est de la conduire, de la déférer devant la justice qui aura été saisie. C'est le vrai critère finaliste. Si l'on me dit que ce n'est pas bon, alors il faudra demander au Tribunal des conflits de revoir sa jurisprudence de 1978, Société Le Profil, qui dit qu'à partir du moment où on agit pour constater une infraction, rechercher les auteurs et déférer devant la justice, on est dans une opération judiciaire. Que ce soit l'enquête judiciaire ou l'opération militaire elle-même, c'est la même finalité qui est recherchée. L'intérêt de l'opération c'est cette articulation, selon laquelle, tout le monde comprend tout le monde. Il faut que le juge connaisse les contraintes de l'opération et que l'opération considère que même la scène de crime fait partie des éléments essentiels qui doivent être préservés, certes avec des arbitrages et avec la nécessité de donner la priorité à la recherche des personnes. C'est un tout. Dernier point sur la piraterie, les entreprises de services de sécurité de défense sont un sujet à l'ordre du jour. Comme la piraterie se développe, un certain nombre d'armateurs qui battent pavillon français voudraient être mieux protégés. Jusqu'à maintenant, la Marine a mis en place des EPE, des Équipes de Protection Embarquées, qui répondent à une demande. Mais avec la réduction du format de la Marine, l'offre est de plus en plus difficile.

Les moyens sont contraints avec les rabots de la RGPP, qui passent les uns après les autres, le paiement et le financement de ces opérations posent problème. Les armateurs français veulent quitter le pavillon français si nous n'acceptons pas une certaine libéralisation du système et que des sociétés de services de sécurité ou de défense puissent agir et intervenir. Ils veulent pouvoir bénéficier de protection avec des sociétés qui sont essentiellement anglo-saxonnes. Aujourd'hui il y a de grands principes régaliens «l'État c'est moi» dit l'État mais il y a la contrainte financière. Cela me rappelle cette espèce de mouvement des plaques tectoniques des années 80, quand on a dit : «Il n'y aura jamais de sécurité privée en France». Il y a eu la loi du 12 juillet 1983 et aujourd'hui nous voyons ce que la sécurité privée a apporté, notamment au moment du passage de l'euro. Ce sont les sociétés privées de sécurité qui ont réalisé la majeure partie du travail.

Les grandes questions actuelles sont : le faisons-nous ? Et jusqu'où le faisons-nous ? Il faut le faire modérément. L'Inspection Générale des Armées a remis un rapport au ministre dans ce sens : il faut articuler l'action de l'État en mer et l'action -modérée- pour le compte de l'action de l'État en mer. Si nous n'ouvrons pas modérément, le privé risque d'agir à la place de l'État en mer et ce jour là, les choses ne seront sans doute pas tout à fait conformes à ce que nous espérons.

Rien ne peut se construire sans avoir une vision dans la profondeur. La vision dans la profondeur, c'est le continuum spatial depuis le port jusqu'à la haute mer. Le discontinuum est uniquement juridique, parce que la souveraineté diminue lorsque nous passons en dehors des eaux territoriales puis en haute mer. Mais ce continuum de la terre vers la haute mer me paraît essentiel. Il ne peut exister que, parce qu'il s'appuie sur une dorsale. Cette dorsale, c'est la Marine qui est plus qu'une armée de mer. La Fonction Garde-côtes est construite à partir de cette dorsale, en partant de la terre en regardant la mer, en agrégeant sur cette dorsale les compétences et les attributions venant des services publics que sont les douanes, les affaires maritimes, la gendarmerie départementale. C'est de cette manière qu'il faut voir les choses pour ne pas entrer dans une stratégie de millefeuilles ou de parcs à huîtres, où chacun aurait son petit bout de mer et sa petite compétence. Ce serait insupportable et on en arriverait à créer une Garde-côtes autonome parce que quelqu'un aurait voulu être le garde des Garde-côtes !!!

Il faut vraiment avoir cette vision dans la profondeur. Il faut également regarder derrière parce que nous ne devons pas négliger l'hinterland. La façade de la Manche et le canal Seine-Nord de demain seront des articulations entre la mer et l'espace intérieur au travers des canaux à grand gabarit. La Fonction Garde-côtes est là pour être l'interface -l'intersection en termes mathématiques- entre un espace tourné vers la mer et un espace tourné vers la terre. A Lille, tous les gens qui sont à côté de la frontière ont une conscience frontalière avec la borne des 20 kilomètres, l'espace Schengen et l'articulation entre la France et la Belgique. Au bord de l'eau, vous avez l'impression qu'il y a des gens qui ont une conscience de la mer et que sur terre, les gens n'ont conscience de rien et regardent la préfecture d'une manière radiale, l'impression que personne n'a une vision latérale, longitudinale, de façade. Si nous voulons que la Fonction Garde-côtes fonctionne bien, que nos frontières soient protégées depuis le plus loin jusqu'à la partie où le maire surveille les apprentis-nageurs, il faut impérativement que les côtiers soient complètement imbriqués et impliqués dans cette Fonction Garde-côtes.

Cette vision est la mienne, elle n'engage pas l'État-major. Mais j'y crois ! Faire en sorte que la Fonction Garde-côtes soit un cluster de compétences qui s'articulent sur la dorsale forte qu'est la Marine nationale avec l'ensemble des acteurs qui sont sur le territoire dans cette bande des 20 kilomètres qui reçoit les embruns et les vent du large, c'est avoir véritablement une conscience maritime.

Général d'Armées Marc WATIN-AUGOUARD

Recueillies par le Cdt Ph. SUSSAC

AL QAEDA AVAIT DES PROJETS CONTRE UN PAQUEBOT.

D'après CNN (début mai), M. Lodin, présumé membre d'Al Qaeda, arrêté en 2011 à Berlin et actuellement poursuivi en Allemagne, détenait une clef USB, cachée dans ses sous-vêtements, qui contenait, au milieu d'une vidéo pornographique, des plans et projets pour capturer un paquebot de croisière à la mer et prendre en otage les passagers. Ceux-ci auraient ensuite été négociés contre la libération de suspects détenus par les USA ou leurs alliés. Le document indiquait qu'ils envisageaient l'exécution des otages un par un, après les avoir habillés en combinaison orange comme les détenus de Guantanamo, avec transmission des vidéos correspondantes. Le document est supposé avoir été élaboré il y a environ trois ans.

LES CONSÉQUENCES SONT DIFFICILES À PRÉVOIR APRÈS LES NOUVELLES SANCTIONS US CONTRE L'IRAN.

L'ordre signé le 3 mai par le Président Obama interdit aux citoyens ou compagnies US de travailler avec une compagnie quelconque en infraction vis-à-vis des sanctions commerciales contre l'Iran ou la Syrie. Cela implique toute activité (exportation, importation, vente, achat, transport, échange, courtage, financement, aide ou garantie...) avec une compagnie déjà sanctionnée pour ces infractions. Les individus ou compagnies en infraction seront exclus des systèmes commerciaux ou financiers US. Cela va impliquer une surveillance extrêmement précise de toute l'activité du shipping, en particulier l'embarquement de personnels fournis par des manning agents ou encore le soutage. Cette dernière question inquiète fortement beaucoup d'armateurs, BIMCO a publié un communiqué indiquant qu'il est particulièrement difficile de garantir l'absence de fuel iranien dans les mélanges fournis. Des estimations indiquent un mélange d'environ 8% dans les fuels, destinés aux navires, exportés vers l'Asie, et jusqu'à 1/3 dans les soutes fournies à Fujairah (UAE) port de soutage le plus important au Moyen-Orient.

NOUVELLES MESURES CHEZ COSTA CROISIÈRES.

Après le naufrage du Costa Concordia, l'armateur signale avoir pris de nouvelles mesures de "sécurité". Mise en place d'un système afin de suivre en temps réel les routes et positions des navires par une équipe à terre, permettant à Costa Croisières de déceler rapidement et automatiquement des changements non prévus. Costa applique également les mesures préconisées par la profession des croisiéristes : accès à la passerelle limité au personnel "opérationnel" aux moments où une surveillance accrue de la navigation est nécessaire, exercice d'abandon avant appareillage, procédure à laquelle Costa ajoute un système de surveillance automatique des absences. Costa ajoute également des procédures pour le "voyage plan" devant être discuté dans une réunion spéciale et formelle où les officiers seront encouragés à s'exprimer. De plus, les officiers de quart recevront une formation pour "la décision collégiale", afin que tous soient amenés à s'exprimer. Afin d'avoir une plus grande transparence vis-à-vis des passagers, il sera ajouté une section "Here for you" au site de Costa.

LES FAT RÉAPPARAISSENT.

Les Full Automatic Twistlocks (FAT) apparus à partir de 1999, avaient été abandonnés par beaucoup d'utilisateurs et fabricants parce que non sûrs. Ces twistlocks, une fois mis en place, ne nécessitent aucune manipulation au verrouillage et déverrouillage, ceux-ci s'effectuaient par une (très) légère translation du container en le posant ou l'enlevant, mais ils nécessitaient un état impeccable des "pièces de coin" des containers et risquaient de se déverrouiller lors de mouvements importants du navire. Ils tenaient en fait sur quelques millimètres et s'usaient rapidement (remplacés alors par des SAT- semi-automatiques – bien plus sûrs, nécessitant un déverrouillage manuel, utilisés depuis longtemps). Cependant, des feeders avec des piles moins hautes, ont continué à utiliser certains modèles de FAT. Les écroulements de piles constatés sont souvent dus à l'écrasement d'un container (en mauvais état ou sous une pile trop chargée) entraînant un mou dans tout le saisissage. Maersk a équipé le Maersk Bali (3 078 teu) avec le nouveau FAT C8A de MacGregor et le résultat semble meilleur. Les navires commandés en Corée (22 PC de 4 500 teu et 16 PC de 7 450 teu) doivent être équipés de ce modèle, et 14 navires en exploitation doivent avoir les SAT actuels remplacés par ces FAT. Une formation des personnels (bord et terre) est prévue. Maersk annonce pouvoir ainsi diminuer chaque escale de 20 à 50 minutes.

(Une idée de l'état des containers rencontrés (parfois?) est donnée par des photos pages 38 et 40 du rapport BEAmer sur le CMA CGM Otello.)

DE NOUVEAU, DES PERTES DE VRAQUIERS À CAUSE DE LA "LIQUÉFACTION".

Il y a quelques années, des progrès certains avaient été faits à la suite, déjà, de naufrages de navires avec divers minerais partiellement traités car contenant trop d'humidité. Mais, de nouveau, plusieurs naufrages ont eu lieu, dont des pertes corps et biens, en particulier avec du minerai de nickel, surtout en provenance d'Indonésie. On indique que des discussions avec les autorités portuaires ont eu un "limited success". L'évolution est telle que des assureurs ont blacklistés certains experts ou firmes, pour la mesure de l'humidité des cargaisons. De telles exclusions ont été incluses dans des contrats d'affrètement. Des assureurs ont indiqué regretter que de telles clauses ne puissent être imposées, craignant qu'il y ait toujours un chargeur pensant que la "liquéfaction" ne le concerne pas.

IL APPARAÎT DES RÈGLES DE CLASSIFICATION POUR LA MARCHÉ EN ARRIÈRE DANS LA GLACE.

Le Lloyd's Register vient de publier des règles, qui sont les premières, pour la marche en arrière dans la glace, navigation possible avec les propulseurs latéraux (en orientation) ou bien des pods. Plusieurs navires (par ex. le Kiril Lavrov, classé LR et Russian Register) sont prévus pour cela. On indique que le progrès est que l'aspiration des hélices provoque une casse plus rapide, et plus "fine" de la glace, et on constate une moindre résistance à la marche. Ces navires, en particulier des pétroliers, ont déjà navigué ainsi dans des glaces assez épaisses sans brise-glace.

FONCTIONNEMENT DU GPS.

Il est de plus en plus souvent signalé des résultats erronés des indications données par le GPS. Le signal reçu d'un GNSS (Global Navigation Satellite System) comme le GPS ou le Russe Glonas ou encore Galileo ou Compass, est extrêmement faible (de l'ordre du Watt*10 puissance -16) venant d'une distance de 20 à 25 000 kms. Ce signal peut donc être brouillé ou subir des interférences, très facilement, de façon accidentelle ou volontaire. Il existe sur le marché (Internet) des brouilleurs peu onéreux ne nécessitant pas d'alimentation spéciale. Il existe un rapport de l'Institut Français de Navigation sur la question. On se souvient qu'il y a quelque temps, Trinity House (UK Lighthouse) avait conduit un essai avec des brouilleurs "courants" qui avaient affecté les GPS dans un rayon de 20 milles. En 2010 l'aéroport de Newark a été gravement affecté par des brouillages dont on pense qu'ils venaient de voitures au voisinage. Un cas plus "controversé", en décembre 2011, un "unmanned aerial vehicle" US aurait été capturé par les Iraniens indiquant qu'ils avaient brouillé le signal GPS. Aux USA, la profession a émis des objections à l'attribution d'une fréquence proche du GPS L1 à un service de téléphonie, disant que les tests de compatibilité avaient été faits par le lobby des téléphones. On s'aperçoit également que des éruptions solaires importantes, entraînant des ionisations dans l'atmosphère, affectent le signal jusqu'à l'extinction de la réception de plusieurs satellites.

COSTA CONCORDIA, PLAINTES AUX USA CONTRE CARNIVAL.

Le 12 mai, on annonce que deux plaintes ont été déposées contre Carnival (maison mère de Costa) aux USA. Une est déposée par quatre Hongrois employés à bord, concerne des douleurs et angoisses, avec dommages "moraux", et ils demandent 50 millions USD à un tribunal de New York. Une autre est déposée auprès d'un tribunal de Floride par Giglio Sub, entreprise de louage de bateaux et de plongée, qui demande 75 millions Euros au nom des "pêcheurs, propriétaires terriens ou d'entreprises, salariés" se plaignant que le tourisme a été réduit, que la silhouette de cet énorme navire est vue de tous les points de cette petite île, que les eaux autour de l'île ont été contaminées par divers produits en s'appuyant sur une analyse (en mars) de Greenpeace Italie.

COSTA CONCORDIA (SUITE).

Le 18 mai, Reuters annonce que la Cour de cassation italienne a jugé que le Cpt Schettino avait "montré peu de maîtrise dans ses fonctions de commandement et dans la conduite des opérations de sauvetage des personnes, chose dont il devait s'occuper". Le tribunal ajoute que Schettino s'est montré incapable de maîtriser une situation de crise et la sécurité des passagers, et que, s'il devait reprendre un commandement, il y avait risque de répétition.

NAVIRES EX SEAFRANCE.

Le 11 mai, au Tribunal de commerce de Paris, Eurotunnel a déposé une offre pour trois navires (Berlioz, Rodin, Nord Pas de Calais) avec reprise de 560 employés. Les autres offres sont de DFDS (Danois) avec Louis Dreyfus proposant 30 millions Euros pour le Berlioz et 25 pour le Rodin ou bien 50 pour les deux, et d'autre part Stena Line qui propose 30 pour le Rodin. Le tribunal devait se prononcer fin mai. On pense qu'il attendra, espérant des offres supérieures (une estimation pour les trois navires est de 120 millions Euros).

REJET DE PLASTIQUE "CACHÉ".

P. Taohim, capitaine du Gaurav Prem (pavillon panaméen), a été accusé de deux infractions à la suite d'une inspection des USCG à Mobile le 21 sept. 2011. Au tribunal, des témoins ont indiqué qu'il avait ordonné de jeter des centaines de tubes de plastique, rejet non mentionné dans le garbage book, ces tubes avaient contenu des insecticides ayant servi à traiter un chargement de grain. Infraction pour rejet de plastique et de plus, "obstruction à la justice" parce que le journal, présenté lors de l'inspection, a été considéré comme un faux.

NOUVELLES DEMANDES À PROPOS DU SOUFRE.

Fin mai, l'association des armateurs de la Communauté Européenne (ECSA) a encore signalé sa préoccupation à propos de la limite de 0,1% de soufre des émissions dans les SECA. Elle reconnaît le compromis de 0,5% dans la zone UE en 2020, mais insiste sur l'absence de réelles solutions pour atteindre la limite de 0,1%. L'ECSA insiste pour demander des dérogations et une flexibilité pour l'application dans les SECA argumentant que les "nettoyeurs" ou les fuels désoufrés ne seront pas disponibles en quantité suffisante en 2015.

RENA (SUITE).

Le 28 mai, on signale que le capitaine et le lieutenant (de navigation), tous deux Philippins, du Rena (pavillon libérien) qui s'était échoué en Nouvelle-Zélande, entraînant pollution et perte du navire, ont été condamnés à sept mois de prison, ayant plaidé coupable d'avoir navigué d'une manière dangereuse, de rejet de substances toxiques et de tentative d'obstruction à la justice par falsification de documents. On rappelle que, suite aux pressions du port de Tauranga pour une arrivée avant une limite (03h00), l'enquête a montré que le capitaine a ordonné un passage très raccourci, entraînant le choc sur un îlot. L'armateur est également accusé de rejet de substances toxiques avec une amende de 600.000 NZD (451.000 USD) et une amende quotidienne de 10.000 NZD tant que la pollution persiste.

UN PROJET DE LOI PRÉVOIT UN PÉAGE POUR LE PASSAGE DU NORD EST.

Le projet, qui a de fortes chances d'être adopté, prévoit une redevance pour tous les navires pour une navigation dans ces eaux traditionnellement considérées comme une route Russe, Russie qui reste responsable des aides à la navigation, ports, brise-glaces, ou autres services. Les navires étrangers seront soumis à autorisation. Il est considéré que les mois d'août et septembre sont praticables par la plupart des navires, et en particulier de grands pétroliers ou vraquiers. Par ailleurs, l'Institut Alfred Wagner (Bremerhaven) indique que, début juin, la glace dans la mer de Leptev est de 50 cm au lieu de plus d'un mètre en 2008. On pense que la route va être ouverte encore plus tôt que l'an dernier (Mi-fin juillet). En 2011, 33 navires ont transité par le passage complet. La distance Rotterdam-Yokohama, par exemple, est plus courte de 3800 milles que par Suez.

UN CAPITAINÉ EMPRISONNÉ APRÈS ABORDAGE, ÉTANT "INTOXIQUÉ".

Le 2 juin, on signale que le capitaine M. Pozniak (Polonais), du Union Moon (pavillon Cook Islands) qui avait abordé (le 7 mars) dans le chenal de Belfast le ferry Stena Ferronia, causant des dommages assez importants mais aucune blessure, a été condamné à 12 mois de prison. Il avait plaidé

coupable d'avoir un taux d'alcoolémie quatre fois supérieur à la limite, de ne pas avoir veillé correctement et d'avoir causé des dommages au ferry. Le juge a insisté sur les conséquences éventuelles d'un tel accident, et sur le fait d'être hors la loi, au point de vue alcool et tenue d'une navigation sur une route correcte, indiquant que c'était probablement la fin d'une carrière de 30 ans.

LE GL DEMANDE DES ÉTUDES SUR L'EFFET "CAPPUCCINO" EN COURS DE SOUTAGE.

Le Germanisher Lloyd s'inquiète du nombre de plaintes au sujet des soutages, particulièrement à Singapour. De l'air est "capturé" par le fuel et provoque des "mousses" comme la mousse du cappuccino dans le café, rendant toute mesure inexacte. Les micro-bulles entraînées disparaissent après un certain temps faisant apparaître une mesure de quantité inférieure. Le GL indique que jamais aucune étude n'a été faite sur ce phénomène, qui peut être provoqué par entrée d'air involontaire ou volontaire, ce qui serait une fraude. Le soutage à Singapour est soumis à la norme SS 600, et la surveillance est en général correcte par le SSA (Singapore Shipping Association). Le SSA ne nie pas le phénomène, tout en trouvant les plaintes exagérées, mais compte-tenu du prix du fuel, tout peut être envisagé quand un soutage important peut, facilement, être faussé d'une centaine de tonnes simplement à cause de ce phénomène.

LES CHARGEURS ET LE POIDS DES CONTAINERS.

Le 22 juin, on indique que l'ESC (European Shippers Council) ne voit pas la nécessité d'édicter des règles supplémentaires de contrôle du poids des containers, en vue de la sécurité ("superfétatoire et difficile"). Il prétend qu'il y a une faille dans la logistique, que les accidents sont complexes et qu'il ne faut pas systématiquement accuser les mauvaises déclarations. Il argumente que la demande du shipping d'une meilleure déclaration des poids par les chargeurs est un faux remède à un "mal" pas très bien défini. En conséquence, il émet de sérieux doutes sur le fait que l'OMI soit une institution qualifiée pour définir des règles de sécurité au sujet des containers, préférant se tourner vers la Commission économique de l'ONU et les règles ILO. L'OMI doit délibérer sur la question au Comité du 17-21 septembre et ne fait pas d'autre commentaire.

RAPPORTS DES CRIMES SUR LES NAVIRES DE CROISIÈRE.

D. Peikin, de la CLIA (Cruise Lines International Association), a indiqué que la CLIA a contacté l'OMI, de façon formelle, afin d'augmenter la transparence de la transmission de faits criminels à bord des paquebots et d'arriver à une règle uniforme mondiale des signalements. A titre d'exemple, en l'état actuel, le UCRsystem publie les signalements de crimes aux USA, qu'il y ait enquête, arrestation ou non, mais les navires de croisière sont exemptés de cette procédure par une clause de la CVSSA 2010 (Cruise Vessel Safety and Security Act). Seuls sont "archivés" par les USCG les crimes ayant fait l'objet d'une enquête fédérale achevée. Dans cette optique, la CLIA a publié des informations à l'intention des agences de voyage pour l'information des passagers.

EN CHINE AUSSI...

Le ministre Shenglin Li a complimenté les marins: "Le développement économique rapide...aurait été impossible sans votre dévouement et pénible travail...". Mais le problème est que trop de marins brevetés quittent la navigation après seulement quelques années. L'administration chinoise cherche comment conserver des marins compétents pour sa flotte. Malgré la formation annuelle de 50.000 marins, on cherche à recruter activement très loin à l'intérieur du pays.

ON REPARLE DES PORTS REFUGE.

Le 30 juin, on signale que le Stolt Valor (chimiquier) a été admis dans un port pour réparation après trois mois d'attente. Le navire avait subi une avarie majeure par explosion puis incendie ayant duré plus d'une semaine, dans le golfe Persique. L'équipage avait été sauvé (sauf un disparu). La compagnie Smit Salvage avait maîtrisé l'incendie et procédé au transfert de la cargaison (produit additif pour essence auto). Le 12 avril, plus d'un mois après l'accident, l'armateur, Stolt Nielsen, s'était plaint que toutes les demandes d'entrée dans un port pour réparations étaient refusées par plusieurs États, malgré les règles de l'OMI de désignation de ports/zones de refuge. Finalement, le 26 juin, Bahreïn a donné l'autorisation d'approcher dans ses eaux, et le navire a été accosté dans le Asry (Arab Shipbuilding and Repair Yard) à Bahreïn. Mais cela n'a été possible qu'après approbation de multiples services officiels, et d'obligations pour l'armateur, dont le débarquement complet préalable de tous les hydrocarbures et huiles, dégazage entier du navire, dépôt des conditions et routes du remorquage et mise sur dock immédiate. L'armateur devant en plus s'engager à prendre en charge toutes les conséquences des dommages induits. Bien que tout cela puisse être interprété comme entrant dans les conditions des règles OMI, la question se pose du temps nécessaire pour obtenir tous les permis, même une fois le port de refuge désigné.

NOUVELLES, EN CHINE.

Début juillet, en Chine, le nouveau Marine Oil Pollution Compensation Fund va collecter une taxe auprès des propriétaires de cargaisons ou des agents maritimes. Elle devrait être de 0,3 yuan (0,05 USD) par tonne afin de compenser et couvrir les dommages dus à la pollution liée à la manipulation de crude, fuel, diesel oil, huiles de lubrification, et tout autre hydrocarbure minéral.

L'administration indique également un dégrèvement fiscal partiel pour tout employé travaillant en dehors du pays dans le maritime sauf la construction.

Enhong Li, en charge du maritime au ministère des Transports s'inquiète du manque de marins qualifiés: "les écoles forment seulement quelques milliers de marins chaque année, bien au-dessous des besoins. Des salaires plus élevés et des recrutements dans les campagnes intérieures ou bien d'ex militaires vont améliorer la situation, mais le déclin en nombre semble inévitable, cela est arrivé à d'autres comme le Japon". Il ajoute que le manque à gagner à cause des dégrèvements fiscaux est déjà très important.

Un aperçu des salaires Chinois a été donné dans AI 93.

P&O CRUISES (CARNIVAL) A BLACKLISTÉ DES EMPLOYÉS SANS AUTRE PROCÉDURE.

Steve Todd, secrétaire national ITF, signale que plus de 100 employés Indiens du service général ayant, en mai 2011, suivi un arrêt de travail de 90 minutes, à bord de l'Arcadia, suite à des changements dans leur condition de travail, avec un faible salaire (0,75 GBP/h à comparer au minimum britannique de 6,08), ont reçu l'avis qu'ils ne seraient pas réembauchés, alors qu'aucune procédure disciplinaire n'avait été entamée à l'époque et que ces hommes avaient tous terminé leur contrat normalement. L'agence de manning de Mumbai signale qu'elle rejette également ces employés et qu'elle ne leur proposera plus d'emploi.

LE PIPELINE BY-PASS DU DÉTROIT D'ORMUZ BIENTÔT OPÉRATIONNEL.

Abu Dhabi signale que le pipeline Habshan-Fujairah, construit à la suite des menaces sur le passage du détroit d'Ormuz après les nouvelles sanctions contre l'Iran, sera opérationnel en août et pourra passer 1,5 millions de barils par jour. A ce jour, les Émirats et l'Arabie Saoudite, sont les seuls pays du Golfe à avoir envisagé des alternatives au passage du détroit, où il passe une grande quantité de pétrole et aussi de LNG venant du Qatar ou des Émirats.

DEMANDE DE L'ECSA À PROPOS DES FUELS DÉSOUFRES.

Armateurs de France se félicitent de la demande de l'European Community Shipowners' Association (ECSA) faite à la Commission (fin juin à Chypre) pour transmission à l'OMI. Cela concerne spécialement la limite de 0,1% de soufre dans les émissions dans les SECA Européennes (Baltique, Mer du Nord et Manche) en 2015: "Une obligation brutale et rigide serait catastrophique pour le shipping". Il est demandé des délais supplémentaires pour mise en place de solutions comme l'usage de LNG ou de "nettoyeurs" d'échappements, ces derniers étant signalés comme encore non fiables techniquement et non viables économiquement. AdF ajoute avoir besoin du soutien sans faille des autorités, dans la situation actuelle. Par ailleurs, le 1er août, la limite est de 1% dans les SECA Amérique du Nord, avec prévision à 0,1% en 2015. Ces SECA sont en fait la zone de 200 milles autour des USA et Canada (bien que ce dernier donne un délai jusqu'à novembre). Le président du World Shipping Council indique que le manque de délai n'a pas permis aux raffineurs de fournir les quantités nécessaires, bien qu'il assure que "chacun fera des efforts en toute bonne foi".

COSTA CONCORDIA.

Après le naufrage du 13 janvier, ayant entraîné la mort de 32 personnes, le capitaine Schettino, qui était assigné à résidence a été élargi, le 5 juillet, mais ne doit pas quitter sa ville pour le moment. Il a été accusé, dans un premier temps, d'avoir été trop près de la côte, d'avoir ordonné l'abandon du navire trop tardivement, d'avoir quitté le navire prématurément, d'homicides involontaires et d'avoir causé l'accident. Il a fait plusieurs déclarations, dont une parlant d'intervention divine, une autre par écrit récusant certaines accusations d'avoir souffert d'hallucinations: "quelles hallucinations? j'étais plutôt sur mon instinct, ma qualification....., le dilemme a été d'évacuer ou pas, une évacuation de 4000 personnes d'un navire en route présente des risques". Une autre encore devant une télévision italienne (Canal 5, le 11 juillet) indiquant qu'un autre officier était en charge: "quand je suis monté, j'ai ordonné de passer en manuel..... cela veut dire que l'officier était en charge de la navigation", il indique aussi avoir été distrait par un appel téléphonique (de terre) juste avant le choc. Au cours de la même déclaration, il déclare s'excuser et penser sans arrêt aux victimes.

Début juillet, deux "class actions" ont été déposées devant un tribunal de Floride par les cabinets Bern Ripka Shkolnik et par Proner and Proner, en association avec Codacons (Italien) au nom de passagers, demandant 192 millions USD pour compensation "économique" et 590 millions USD pour dommages supplémentaires. Les plaignants argumentent que le Costa Concordia était d'une construction défectueuse, défauts que Carnival connaissait et avait néanmoins construit le navire pour maximiser les profits de l'entreprise et de Micky Arison. La plainte vise également Joseph Farcus, supposé avoir conçu l'arrangement intérieur, citant des défauts sur l'emplacement des machines et du PC, dans les devis de poids, les voies d'évacuation, les lieux de rassemblement, l'impossibilité pratique de déplacements rapides des passagers et d'autres défauts. Il y a une autre action en Californie visant également le "design" du navire "ayant maximisé la capacité passagers au détriment de la navigabilité.... de n'avoir pas prévu la possibilité d'une évacuation rapide en sécurité".

MSC FLAMINIA.

Déclaration des dangereux, zone refuge.

Le MSC Flaminia (Porte-conteneurs, 6.732 evp, équipage 25) en route des USA à Anvers a subi, le 14 juillet, une explosion en cale ayant déclenché un incendie important (à environ 1000 milles de l'Angleterre). Un homme disparu. Le navire a été évacué, les survivants recueillis, avec plusieurs brûlés par le premier navire arrivé, puis transférés sur le MSC Stella pour les débarquer aux Açores, un des blessés est mort suite à ses brûlures. Des remorqueurs de Smit sont arrivés le 17, mais le 19 il y a encore eu une forte explosion, cependant, le château et l'arrière semblaient en état. L'origine des explosions reste inconnue: aucune déclaration de marchandise explosive ou dangereuse à ces emplacements. Le 20, le navire a été pris en remorque, et d'autres remorqueurs présents luttent contre l'incendie. Le 26, ils signalent des dommages importants en pontée et dans trois cales, ils signalent que l'incendie est sous contrôle mais durera probablement des semaines. Le navire prend de la gîte (11° le 27) et le convoi recherche une "zone refuge".

Des sauveteurs ont pu ponctuellement monter à bord à plusieurs reprises. Après un rapprochement des côtes (100 milles env.), le 1er août, le convoi signale s'être éloigné à plus de 200 milles. L'incendie continue, le moment fléchissant du navire doit être très élevé.

CAS DE MAGIC PIPE AUX USA.

La compagnie Giuseppe Bottiglieri Shipping a été condamnée à la suite d'un cas de magic pipe. Une visite des USCG (27 janvier à Mobile) du Bottiglieri Challenger (vraquier, 93.353 tpl), a montré que le Oil record book avait été falsifié. Suite aux soupçons de by-pass du séparateur et de plusieurs rejets interdits entre novembre et janvier (voyages Singapour, Brésil, USA), le chef mécanicien a plaidé coupable et a également admis avoir ordonné l'installation du by-pass (devant un tribunal fédéral). La compagnie a été condamnée à une amende de 1,3 millions USD. Le chef mécanicien est poursuivi pour rejets interdits, conspiration et deux faits d'obstruction à la justice, le jugement est attendu. (Les peines sont cumulatives aux USA).

RECYCLAGE, EXEMPLE DE BAISSÉ PRÉVUE D'UN TRANSPORT IMPORTANT.

La profession a publié des prévisions en forte baisse du transport Europe-Asie de "déchets" de papier, marchandise majeure sur la ligne. Une demande moindre en Asie, les variations de cours des monnaies et des frets vont diminuer la demande de ce transport. Cependant, les stocks sont importants, particulièrement en GB, l'exportation d'Allemagne a baissé et suit, en fait, la disponibilité des conteneurs. Des variations de change font que, en Asie, bien des "moulins à papier" trouvent des disponibilités plus proches moins coûteuses. L'évolution est semblable sur le trafic USA-Asie (presque deux fois plus important en quantité).

LNG, COMMANDE DE RO-PAX LNG OU DUAL-FUEL.

La Fjord Line (Norvège) a indiqué, fin juillet, avoir commandé deux ro-pax (31.000 tjb) prévus pour fonctionner uniquement au LNG. Les coques seront construites à Gdansk, les moteurs seront fournis par Rolls Royce, l'exploitation devrait commencer en 2013 sur le détroit Norvège-Danemark. Le LNG a déjà été installé sur plusieurs navires moins importants, Viking Line a commandé un ferry de 58.000 tjb avec un moteur dual-fuel. En plus du bénéfice écologique, une économie est attendue.

COMMENTAIRES SUR LES SALAIRES.

En juillet, l'agence Faststream (UK) publie quelques commentaires. L'an dernier, 30% des marins et 9% des employés à terre ont vu leur salaire baisser, mais 50% des marins et des employés à terre ont vu leur salaire augmenter d'environ 5%. Les rémunérations dépendent de la région. Celles des capitaines de paquebots sont en général les plus élevées, les salaires les plus élevés sont en général aux USA où les restrictions administratives rendent difficile l'emploi d'étrangers. L'agence fait aussi quelques commentaires, plutôt favorables, sur la reclassification des marins à terre, malgré un "tassement" des salaires de courtiers, et la constatation que le Moyen-Orient propose des salaires plutôt inférieurs à la moyenne.

EAUX DE BALLAST.

La Convention de 2004, prévoit l'obligation d'installation de traitement des eaux (délais variables selon les navires), L'ICS (International Chamber of Shipping) s'inquiète et demande des délais supplémentaires. La Convention a tardé à obtenir le nombre requis de ratifications, et l'OMI qui a déjà repoussé le délai d'un an, refuse un nouvel aménagement. L'ICS demande que, pour les navires existants, l'obligation soit repoussée à la "full special survey", proposant même que les navires trop proches de cette visite soient exemptés, ajoutant qu'en cas de refus un minimum serait une exemption totale pour les navires de plus de 18 ans.

ALLEMAGNE, "DÉFLAGAGE" ABANDONNÉ D'UN PAQUEBOT EMBLÉMATIQUE.

R. Deilmann a abandonné le projet d'inscrire le MS Deutschland au registre maltais en abandonnant le registre national (après la suppression de certaines subventions). Un porte-parole indique espérer que les subventions reviendront, au moins pour ce paquebot emblématique. Le syndicat Verdi a fait remarquer que le déflagage entraînerait des pertes significatives sur les rentrées fiscales ou de sécurité sociale, et est en accord avec Deilmann sur la nécessité d'une amélioration des coûts sous le pavillon allemand.

UN CAR-CARRIER HYBRIDE ÉLECTRIQUE.

MOL (Mitsui OSK Lines) a annoncé l'exploitation normale de l'Emerald Ace (car carrier 6400 voitures, pavillon Iles Marshall) (livré par le chantier Mitsubishi de Kobé, il y a quelque temps). Le navire est prévu pour zéro émission au port en opération. Des panneaux solaires sont installés sur le pont supérieur (puissance max 160kW), et des batteries lithium-ion (cap. Max 2,2MWh) sont installées dans les fonds. On prévoit que tout générateur pourra être stoppé au port, et que, à la mer, une bonne partie de l'énergie électrique sera fournie par la centrale solaire. (On rappelle qu'une ventilation très importante des espaces cargaison est nécessaire au port).

L'UE TERMINE SON ENQUÊTE SUR LES P&I.

Le 2 août, à la fin d'une enquête commencée en 2010, la Communauté Européenne a conclu que les implications des mutualisations d'assurances et des répartitions des plaintes entre les différents P&I Clubs n'allaient pas contre les règles anti-trust en vigueur dans la Communauté, ce qui aurait pu être une distorsion de concurrence. Un porte-parole précise que le cas est abandonné, et qu'il n'y aura pas d'annonce postérieure, ajoutant que les avertissements et mises en garde, annonçant l'ouverture d'une investigation approfondie, publiés à l'époque n'impliquaient pas obligatoirement la conclusion d'une infraction.



PIRATERIE

ENRICA LEXIE (SUITE).

Le navire, après une retenue de 77 jours en Inde, a été autorisé à appareiller le 5 mai, pour Colombo. On indique un dépôt de 30 millions de roupies (600.000 USD) et un engagement supplémentaire identique.

ACCORD DANEMARK-SEYCHELLES.

Début mai, on annonce que, suite à un accord avec le Danemark, quatre présumés pirates devront être jugés aux Seychelles. La frégate danoise Absalon avait capturé 16 suspects le 11 avril dans l'attaque d'un bateau-mère. Bien que le Danemark fasse partie de la force Otan, c'est seulement la deuxième fois que les Seychelles acceptent des détenus par les Danois. Le débarquement de ces quatre hommes a eu lieu le 1er mai, les autorités danoises réfléchissent au futur des 12 autres.

AFRIQUE DE L'OUEST. PRISE DE CONTRÔLE D'UN NAVIRE BW.

Le 3 mai, BW a signalé qu'un de ses pétroliers (BW Rhine) a été forcé de quitter son mouillage le 28 avril, et le contact a été interrompu avec la compagnie. Le capitaine, parlant sous la contrainte, a eu un contact téléphonique avec BW le 30, le navire étant alors au mouillage à Lomé. Le GAC (Gulf of Guinea security center) indique que le navire va probablement appareiller pour être déchargé "au large", comme cela se pratique souvent après ce genre d'action de piratage. Les forces locales sont insuffisantes pour effectuer des patrouilles ou réaliser des interventions efficaces. Les mouillages de Lomé, Cotonou, Lagos et Port Harcourt sont des lieux d'attaques, attaques qui sont de plus en plus fréquentes et violentes. Puis, on a signalé que le BW Rhine a été libéré au bout de quelques jours après déchargement partiel.

LA VIDÉO D'UNE ACTION DE GARDES PRIVÉS (IDENTIFIABLES) PROVOQUE UNE POLÉMIQUE (VENANT SURTOUT DE LA CONCURRENCE).

Le 8 mai, la presse spécialisée signale qu'une vidéo d'une action de gardes privés armés a provoqué quelques réactions. Eagle Bulk Shipping, qui emploie des gardes de Trident (US), est identifiable comme armateur du navire (pavillon Iles Marshall). Les articles indiquent que les gardes font feu lors de l'approche d'un bateau pirate, mais sans qu'il apparaisse vraiment une progression des tirs d'avertissement. Les échanges de tirs durent plusieurs minutes, et les gardes continuent les tirs alors que la menace semble devenir moins pressante. Eagle Bulk, sans confirmer que le navire était sous son contrôle, a publié un communiqué indiquant que la piraterie est un fléau menaçant la vie et la sécurité des marins, et que, pour cela, ils ne commentent aucun aspect des procédures employées. Trident a publié un communiqué indiquant que c'était la deuxième attaque par le même bateau-

pirate contre ce même navire et que leur équipe a agi, après ordre du capitaine, avec calme et conformément aux règles prescrites par les USCG (PSA 3-09). Le bateau-pirate avait ouvert le feu à l'arme automatique et montrait un RPG. L'Association internationale des professionnels de la sécurité (IAMSP) a cependant indiqué sur son site que la vidéo montre un emploi de la force susceptible de "questions", et indique que cela regarde l'État du pavillon. L'autorité des Iles Marshall a indiqué n'avoir pas l'intention de faire d'enquête, se réservant le droit de le faire plus tard si nécessaire, mais que les pirates sont dans l'illégalité et que déjà trop de marins ont été tués ou blessés par les pirates, ajoutant qu'elle ignorait si le cas avait été signalé comme c'est l'habitude. SAMI et BIMCO ont rappelé que l'emploi de gardes armés n'est pas une alternative, mais un complément aux BMP et que l'emploi de la force doit être "proportionné et approprié", que l'usage des armes n'est envisageable qu'en dernier ressort. De toute façon, la profession est toujours demandeuse de règles claires internationales (ou de l'État du pavillon) sur l'usage de la force.

OPÉRATION ATALANTA.

Le 12 mai, l'AFP annonce que l'Allemagne, malgré une très forte opposition des Sociaux-Démocrates et des Verts a voté la continuation de sa participation, y compris les opérations sur la zone côtière de la Somalie (eaux territoriales et intérieures). L'opération Atalanta a déployé, depuis 2008, de 5 à 10 navires de guerre pour escorte de l'aide humanitaire et contre les raids de pirates. Il y a accord des ministres des Affaires étrangères de l'UE pour étendre la mission jusqu'à fin 2014, avec autorisation de faire feu sur les fûts de carburant, les bateaux, camions ou autres équipements stockés sur les plages. Le Guardian rapporte que la Grande-Bretagne diminue sa participation, bien qu'elle ait défini la piraterie somalienne comme une priorité. En fait, deux frégates pour une zone du golfe Persique aux Falklands, au lieu de quatre frégates par rotation sur la zone de piraterie. On ne sait si le Fort Victoria, pétrolier ravitailleur restera au-delà de l'été.

UN COURTIER DIMINUE LES PRIMES D'ASSURANCE K&R, SI QUATRE GARDES ARMÉS À BORD.

Mi-mai, le courtier Seacurus (Londres) a annoncé diminuer les primes d'assurance K&R (Kidnap and Ransom) pour les navires employant quatre gardes armés dans les zones dangereuses. Cette assurance, que ce courtier indique être prise par 1/5 des armateurs, vient en complément d'autres primes supplémentaires classiques dans ces zones. Par ex., pour un grand pétrolier la K&R tombera de 15.000 à 4.500 USD, des arrangements supplémentaires pourront aboutir à une économie de 15.000 USD pour un seul transit, pour certaines primes chères. Le directeur de Komrowski (Hambourg) a indiqué un prix de 60.000 USD pour une bonne équipe de gardes armés pour un transit.

LA NAVFOR UE A EFFECTUÉ UN RAID SUR UNE BASE DE PIRATES À TERRE.

Le 16 mai, on annonce que le premier raid de la Navfor, autorisé par le Conseil de l'UE le 23 mars (Résolution 1851), avec le soutien du gouvernement transitoire de la Somalie, a été mené contre des installations pirates à terre. L'attaque a été menée par des hélicoptères près de Haradheere. Le communiqué indique le retour de tous les appareils sur les navires, sans blessés, après une action "précise et proportionnée", que les résultats sont en cours d'évaluation, qu'une surveillance continue indique qu'il n'y a pas de blessés Somaliens à terre et que les pêcheurs ne seront jamais la cible de raids éventuels. D. Heindel, chairman de l'ITF marins, s'est félicité de cette action, particulièrement bienvenue la semaine qui a vu une forte augmentation de la violence armée des pirates. Réaction similaire de A. Evitt de Save Our Seafarers. S. M. Rage, ministre des Transports maritimes (Puntland), intervenant à l'OMI au cours de la session MSC, est satisfait de cette action et a demandé de plus importantes actions à terre, ajoutant que la Somalie souffre de la piraterie du fait, par ex., de l'augmentation des prix causée par les rentrées d'argent de la piraterie, ou bien le départ en opération de jeunes gens abandonnant leur formation, et ajoutant que son gouvernement détient 284 pirates ou suspects en attente de jugement.

Par ailleurs, l'OMI, après avoir plusieurs fois demandé l'élaboration d'une norme pour l'emploi de gardes armés, indique qu'elle se tourne vers l'ISO (International Standards Organisation) pour sa mise au point, en demandant une conclusion pour la session MSC de la fin de l'année.

NOUVELLES INITIATIVES DE L'UE.

Des précisions ont été annoncées, le 16 mai à l'OMI, au nom de l'UE sur un projet dénommé "Nestor" dans l'optique de lutter contre la piraterie. M. Houben, direction de crise de l'UE, indique que la mission aura un budget de 23,2 millions Euros (sur un an au lieu de deux). Des conseillers stratégiques et juristes, des équipes de formation maritime, seront envoyés dans la région (Djibouti, Kenya, Tanzanie, Seychelles et Somaliland), puis plus tard Yémen, Mozambique et Ile Maurice. M. Houben, ajoute qu'il pense que le centre de formation de Djibouti a déjà eu un effet significatif dans la région, par une mise en "communication" de différents pays pour une réponse à un problème régional. La fourniture de certains équipements est également envisagée.

USA, LE VOL N'EST PAS NÉCESSAIRE POUR CARACTÉRISER LA PIRATERIE.

Le 26 mai, on signale qu'une Cour d'appel de Richmond, Virginie, a confirmé la condamnation, l'an dernier, pour piraterie, des pirates Somaliens ayant attaqué le USS Nicholas sans qu'il y ait eu vol. Deux hommes avaient tiré contre le navire, puis avaient été capturés avec des complices sur un navire-mère au voisinage. Ils ont été condamnés à la prison à vie. Cette décision contredit un jugement antérieur où des hommes avaient été condamnés sans que la piraterie soit reconnue, parce qu'il n'y avait pas eu vol (violence avec armes).

CRITIQUES D'UNE OPÉRATION DE LA POLICE DU PUNTLAND.

Le 5 juin, une opération de la PMPF (Puntland Maritime Police Force) a échoué. Ces forces ont pénétré, le matin, dans le village de Bargaal, où se trouvait le gang pirate Isse Yulux, dont on pensait qu'il détenait le Royal Grace et le Smyrni. Une bataille s'est engagée, mais les pirates ont regagné les navires, retenus au mouillage à une quinzaine de kms au Sud, et sont partis sans dommages, semble-t-il. Un "expert", D. Slogett critique cette opération, indiquant qu'elle était vouée à l'échec, faite par des amateurs, ne serait-ce qu'à cause que l'attaque a été faite de jour. Le Smyrni (pétrolier libérien, 135.000 tpl, équipage 26) a été capturé le 10 mai au Sud d'Oman, le Royal Grace (6.813 tpl, équipage 22) a été capturé dans la même région le 2 mars. Une autre opération a amené l'arrestation d'un suspect indiqué comme étant le "second" d'un gang important. La PMPF est financée par des étrangers, principalement les Émirats.

COMMENTAIRES.

On annonce un chiffre de 35 marins morts par faits de piraterie, en 2011. Au moins 149 marins sont otages depuis plus d'un an et 26 depuis plus de deux ans (agence Reuters, bulletin Navfor). Des commentaires indiquent que de véritables formations sont dispensées aux candidats pirates, que les

attaques sont de plus en plus violentes et "tenaces", que les mauvais traitements aux marins sont fréquents, situation aggravée par la consommation de khat par les géoliers. On a signalé, dans un cas extrême, une mutilation, main coupée, pour faire pression sur les négociations, bien qu'on ait donné le nom du marin: Chao-I Wu (Taïwanais), certains commentaires le nient. En 2011, il y a eu 31 rançons payées avec une moyenne de 5 millions USD, les commentaires sont pessimistes et prévoient une augmentation. En 2011, une étude évalue à 15 milliards USD, le coût de la piraterie pour la profession (équipements, temps perdu, paiements aux "intermédiaires", assurances...) alors que la conjoncture commerciale n'est pas bonne. Il faut, bien sûr, y ajouter le coût, pour les États, de la présence des forces armées dans ces zones. Par ailleurs, les spécialistes de la sécurité s'inquiètent de la faiblesse généralisée des cyber-protections chez les armateurs. Pour l'anecdote, des "testeurs" ont même obtenu des mots de passe par téléphone, chez des armateurs, en se faisant passer pour des cadres en déplacement ayant oublié leurs codes. Les attaques de hackers sont fréquentes et les renseignements piratés sont, en fait, non identifiés, et peuvent donner, par ex., des conditions d'assurance. On pense que des pirates (maritimes) sont à l'origine de beaucoup de ces attaques, parce que des compagnies d'assurance et des compagnies de gardes privés ont subi de très nombreuses intrusions informatiques ces derniers mois.

NOUVELLE ORGANISATION AUX SEYCHELLES.

Mi-juin, on annonce la création d'un centre régional contre la piraterie, attendu pour janvier 2013 aux Seychelles. Il sera dirigé par des experts de la Serious and Organised Crime Agency (UK) et financé principalement par la Grande Bretagne, les Pays-Bas et l'ONU (Office on drugs and crime). Les USA vont être impliqués, ainsi que, plus tard, Europol et Interpol. Le but principal sera la recherche de renseignements sur les financements des actions pirates venant en majorité de l'extérieur de la Somalie, et également, essayer de lutter contre le sentiment d'immunité des pirates, bien souvent signalé. Par ailleurs, le ministre J-P. Adam (Seychelles), s'est plaint que la communauté internationale, finit par traiter la piraterie comme "un mal acceptable avec lequel on peut vivre". Il ajoute que par comparaison, on n'accepterait jamais de telles pratiques et menaces sur le transport à terre, alors qu'on finit par le faire en mer, alors que plus des deux tiers du pétrole, et une grande partie des containers, divers ou vrac transitent dans l'océan Indien. Aux Seychelles même, la pêche a diminué de 30%, les soutages de 35% et le tourisme maritime est à zéro, à cause de la piraterie.

LES PAYS-BAS AUTORISENT LES GARDES ARMÉS.

Le 14 juin, on signale que H. Hillen, ministre de la Défense, a autorisé l'emploi de gardes armés privés. L'armée fournissait des gardes, mais en nombre insuffisant, les armateurs et assureurs avaient menacé de quitter le pavillon national, si l'autorisation n'était pas donnée. Par ailleurs, ils se sont plaints du prix demandé par le gouvernement pour des gardes, près du double d'une compagnie privée.

MENACES SUR LE PAIEMENT DES RANÇONS.

Des informations indiquent que, à la suite de réunions à Londres, impliquant une quarantaine de pays, et sous l'impulsion de D. Cameron, il a été créé une "task force" de 14 pays qui s'est réunie le 30 mai pour la première fois: Des décisions ont été prises en vue de diminuer ou cesser de payer les rançons qui "payent et encouragent la piraterie"; les mouvements de dollars sont maintenant limités dans les banques britanniques (principale source de ces sommes). Il y a de nombreux commentaires d'associations d'armateurs, de syndicats de marins, ou du IMB (International Maritime Bureau) dont l'assistant director, C. Mody, indique "en l'état actuel, le seul moyen de libérer les équipages est de payer, il est vrai que les rançons sont un facteur de maintien de la piraterie, mais sauf s'il y a une autre possibilité, les pirates se vengeront sur les marins s'ils ne sont pas payés". M. White, International Association of Independent Tanker Owners, indique "l'existence de cette task force rend les paiements difficiles" et il cite les nouvelles difficultés de rassemblement "physique" de cash en dollars pour les assureurs ou les juristes impliqués dans les négociations. Plus de 95% des assurances pour risques de guerre (la piraterie en fait partie) sont placées à Londres. Si ces assurances se trouvent dans l'impossibilité d'honorer leurs contrats, les armateurs sont conscients qu'il faudra en trouver d'autres.

DIFFICULTÉS APRÈS PAIEMENT.

Le Maran Centaurus (pétrolier) avait été pris en novembre dernier avec 28 membres d'équipage à 800 milles au large de la Somalie et une rançon (estimée entre 5,5 et 7 millions USD) devait être payée le dimanche 17 juin. Le container contenant la rançon est tombé directement sur le pont du navire, et une bataille s'est immédiatement engagée entre différents groupes de pirates. Plusieurs jours après, le navire étant au mouillage, les pirates présents à bord sont assiégés par d'autres gangs, et ne peuvent faire aucun mouvement, ni débarquer en libérant le navire. Le 21 juin, la situation est inchangée et nul ne sait combien de temps elle va durer.

DIVERS COMMENTAIRES.

On signale une légère diminution du nombre d'attaques en océan Indien, mais souvent plus "pugnaces" avec plusieurs embarcations et des attaques plus fréquentes qu'auparavant en Afrique de l'Ouest ou en Asie du Sud-Est. Il y a toujours des commentaires sur les PCASP (Privately contracted armed security personnel). Début juillet, on signale des colloques entre l'OMI, des organismes gouvernementaux ou l'ICS (Institute of Chartered Shipbrokers) ou BIMCO (Baltic and International Maritime Council), colloques où l'on constate deux conditions contradictoires: d'une part, les gardes armés sont essentiels pour le passage dans les zones dangereuses, d'autre part, la présence de ces gardes met à mal le principe du "passage inoffensif". Peu de pays n'autorisent pas les PCASP, même si leurs navires de guerre participent aux forces navales engagées. Malgré les deux morts de l'affaire Enrica Lexie, l'Inde est favorable aux gardes armés.

Fin juillet, l'association des compagnies de sécurité par gardes armés indique 167 membres dont 80 basés en Grande Bretagne, dont 50 parmi ces derniers ont une licence gouvernementale.

L'Allemagne prépare un projet de licence.

Différentes suggestions sont faites, dont celle de l'ASF (Asian Shipowner's Forum) de transformer deux porte-conteneurs 3.000 evp en bases mobiles, à bord desquelles on pourrait envisager une force de 300 militaires.

Fin juillet, il est fait état d'une controverse à propos de l'impunité de certains chefs pirates connus. Il a été signalé au Conseil de Sécurité ONU, que certains avaient des passeports diplomatiques délivrés par la Somalie avec l'autorisation du président Sheikh Sharif Sheikh Ahmed.



En passant par la Cambuse



Encore aux USA

Evidemment dans un tel pays les spécialités sont assez nombreuses bien que certaines soient répandues sur tout le territoire, souvent avec l'aide de chaînes qui se les ont appropriées.

Arrêtons-nous sur le célèbre poulet Kentucky :

Découper le poulet en morceaux et préparer une chapelure avec 400g de farine auxquels on ajoute généreusement du sel, sel de céleri, poivre, paprika et poudre d'ail, un peu de gingembre en poudre, et quelques pincées de thym, origan et basilic dans des proportions où chacun a sa recette idéale, bien mélanger.

Dans un bol, battre 2 ou 3 œufs auxquels on ajoute un peu de lait, y tremper les morceaux de poulet pour les passer ensuite dans la chapelure puis les faire frire à l'huile pour les colorer, puis terminer la cuisson dans un four à 180° pendant 1/2 heure.

Avec cette recette vous pouvez faire vos nuggets maison.

Vous pouvez servir avec ketchup, sauce BBQ, personnellement je préfère une bonne sauce tartare.

Sans doute pas à classer parmi les mets représentatifs de la gastronomie Nord Américaine, mais ce serait une grave lacune de n'en point parler, il s'agit du pain bannique. A l'origine, un pain amérindien, sans levain que l'on peut connaître sous le nom de pahwejjigan.

Une origine a été l'aubier du bouleau tendre, séché et réduit en poudre, mélangé avec sel et eau et cuit pour avoir ce pain ; manger du bois ! c'est alors que je me suis souvenu qu'à Los Angeles nous avions eu des yaourts dont la saveur et la texture nous avaient intrigués, ce qui nous a poussé à regarder la composition sur le pot, et parmi les ingrédients il y avait : «cellulose du bois :20%».

Revenons à notre pain, c'est dit-on, un Ecossais dont on ne sait rien qui s'est intéressé à ce pain et l'a amélioré pour aboutir à cette recette actuelle :

farine de blé 500g
levure chimique 2 paquets

gros sel dissous dans un peu d'eau

eau en quantité pour avoir une consistance ferme.

Aplatir sur une épaisseur de 5 cm et mettre à cuire dans une poêle légèrement huilée pendant 30 mn en retournant à mi-cuisson.

C'est bien là un avantage de ce pain, qui je crois, est le seul qui puisse se cuire dans une poêle, et s'il est toujours utilisé par les trappeurs et randonneurs, c'est qu'il est d'une excellente conservation, réputé pour ne jamais moisir.

Encore plus fort, vous pouvez même vous passer de poêle pour cuire votre pain : au lieu de le former en galette, vous pouvez le former en lanière que vous enroulerez autour d'une petite branche de bois vert pour faire cuire au-dessus d'un bon feu de bois.

Ce pain permet quelques fantaisies comme l'ajout de graisses, ou de graines de tournesol pour faire la soupe soleil (bassitagan) ou des bleuets (epangishimog pahwejjigan). On peut même y mettre du poisson (gigo-pahwejjigan)

Et pour finir : la tarte de Key West (Key lime pie) :

250g de biscuits secs émiettés mélangés à 2 cuillères à soupe de beurre fondu, étaler dans le moule et cuire 10mn à 180°. Préparez un appareil avec 4 jaunes d'œufs, 1 boîte de lait concentré sucré, le jus de 8 citrons verts, verser dans le moule et cuire 20mn toujours à 180°.

Enfin battre les 4 blancs d'œufs avec 200g de sucre en poudre et remettre au four pendant 5mn, servir froide.

A l'origine cette tarte ne se faisait pas cuire, le mélange œuf citron lait s'amalgamait comme à la cuisson, et au lieu de couvrir d'une meringue l'on couvrait de crème fouettée. La cuisson a été introduite vers 1900 pour des raisons sanitaires à cause des œufs.

Cdt Yves CHARLOT