

AFCAN

Informations



«Cape Brindisi», de E. Guéguéniat

N° 97

Février 2013



Sommaire

Editorial	Page 3
Echouement et renflouement du Concordia	Pages 4-6
L'aide-mémoire du capitaine.....	Page 6
L'accident du M/T Stolt Valor.....	Pages 7-8
ERIKA, commentaires arrêt de la cour de cassation.....	Page 9
Collision avec une barge de forage dans un DST	Page 10
O.M.I. : 91 ^{ème} session du Comité de la sécurité	Pages 11-15
Nouvelles sur la piraterie - janvier 2013	Page 19
Amendements à MARPOL V	Page 20
Participation de l'AFCAN aux sessions de l'OMI	Page 20
Le Code ISM a 20 ans, le saviez-vous ?	Pages 21-22
In Memoriam	Page 22
O.M.I. : MEPC 64	Pages 23-27
Nouvelles, lettres et extraits, nov - janv 2013.....	Pages 27-35
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 2012

Membres actifs navigants : 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	J. Portail 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 :	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
vers un membre du Bureau)**

**Courriel : courrier@afcan.org
Permanence au Siège :
Lundi de 14h à 18h**

Editorial

Alors que les chantiers de Saint-Nazaire vont construire un navire de croisière encore plus gros, toujours plus gros, se pose toujours la question de savoir comment on pourra évacuer un tel navire de tous ses passagers de tous âges et de toutes mobilités et de tout son équipage lorsque ledit navire ne pourra pas se mettre à l'abri par lui-même. Ce n'est pas parce qu'il y aura une «équipe de commandement», comme proposée par certains États, et non plus le capitaine seul décideur et responsable - d'ailleurs la responsabilité sera-t-elle alors aussi partagée en «équipe»? - qu'il n'y aura plus d'accident. Il faudra bien un jour répondre à la question de l'abandon en toute sécurité, et pour cela quoi de mieux qu'un test en simulation suivi d'un autre en grandeur nature ?

Amélioration de la sécurité de la navigation : les balises racon (S et X-band) visibles sur l'écran radar quelque soit l'échelle utilisée.

Autre amélioration de radar : les radars (S-band) qui détectent les groupes d'oiseaux - qui eux, détectent les poissons. De quoi économiser quelques tonnes de combustible.

Côté pirates aussi, semble-t-il, il y a du mieux. Très nette chute des attaques en 2012, suivant le Bureau Maritime International, 297 attaques reportées contre 439 en 2011 (mais c'était après plusieurs années records).

La baisse des attaques se confirme dans la région de la corne de l'Afrique, 75 navires attaqués contre 237 en 2011, ainsi que (et surtout) le nombre des attaques réussies, 14 navires pris en otages contre 28 en 2011, mais fin 2012 il y avait toujours 8 navires retenus au mouillage devant les côtes somaliennes et quelques 104 marins otages.

Et ceci pour une zone encore plus étendue, puisque désormais des attaques ont lieu dans le détroit d'Ormuz, en plus du bassin somalien, du golfe d'Aden et du sud de la mer Rouge.

Cette baisse est principalement due à la présence de bâtiments militaires, la destruction de bateaux-mères, l'application des BMP, et le développement de l'embarquement des équipes de protection embarquées. Également au fait qu'un fabricant de simulateur de navigation peut simuler des attaques de pirates ?

Donc de plus en plus de navires font appel aux services d'équipes de protection embarquées lors de leur transit dans les zones de pirates. Y compris des navires français. Un pétrolier, sous pavillon français, après son chargement dans le golfe Arabo-persique, en route vers le golfe du Mexique, non par le golfe d'Aden et le canal de Suez mais par la pointe sud du continent africain, embarque une équipe de protection à la sortie du détroit d'Ormuz et la débarque au passage devant Durban. Grâce à l'équipe de protection embarquée, la traversée jusqu'à Durban se fait en empruntant le canal du Mozambique, zone dans laquelle il n'était plus question de passer depuis l'avènement des pirates somaliens. Gain sur la traversée : quelques 1000 milles, soit 3 jours de navigation, de consommation et d'affrètement. Par contre dans l'autre sens, retour vers le golfe Arabo-persique pour chargement, toujours par la pointe sud du continent africain, pas d'équipe de protection embarquée. Du coup le navire n'emprunte pas exactement le même chemin, 3 jours de traversée supplémentaires pour éviter la zone de pirates.

On peut dès lors se poser une question : la présence d'équipe de protection embarquée est-elle due au fait qu'il faut protéger le navire, ses marins ou bien sa cargaison ?

Par contre en Afrique de l'Ouest, dans le golfe de Guinée, la situation est de plus en plus préoccupante. 58 «incidents» en 2012, 10 navires et 207 marins pris en otage avec toujours plus de violence, Nigéria, Côte-d'Ivoire ou Togo sont des zones où il fait de moins en moins bon pour la navigation. A preuve, ce qui vient de se passer pour le pétrolier GASCOGNE de SEA TANKERS.

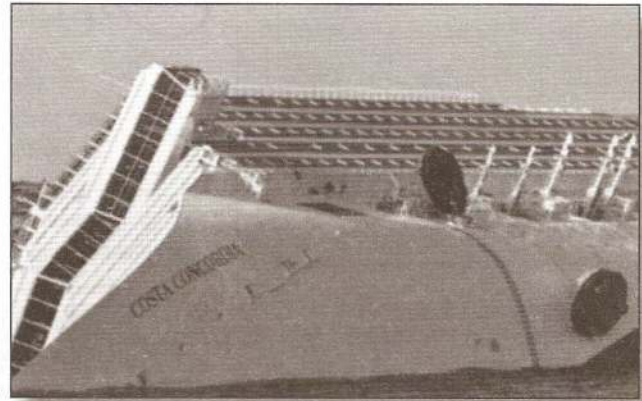
Augmentation aussi de la piraterie en Indonésie, même si moins médiatisée, mais une progression constante depuis plusieurs années.

Malgré tout cela, l'AFCAN souhaite à ses adhérents actifs une bonne année en toute sécurité sur la mer jolie, tout en n'oubliant pas les adhérents non actifs dans ses vœux.

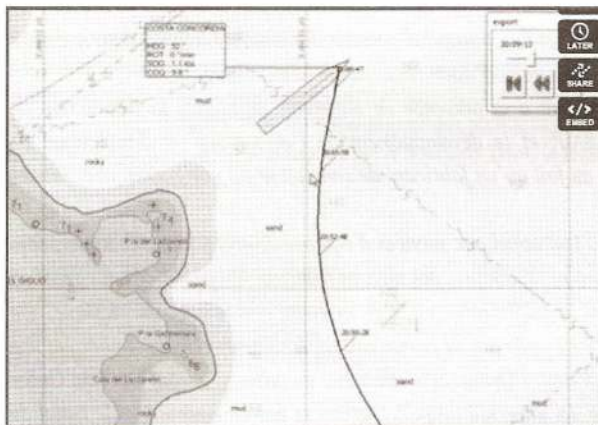
Bon vent, belle mer.

*Cdt Hubert ARDILLON
Président*

ÉCHOUEMENT ET RENFLOUEMENT DU COSTA CONCORDIA



Alors qu'en Italie les audiences techniques sont achevées sur les causes du naufrage du Costa Concordia intervenu il y a juste un an, le 13 janvier 2012 sur un récif de l'île du Giglio et qui a fait 32 victimes, les opérations de renflouage sont bien entamées et devraient s'achever cet été pour un remorquage en septembre prochain. Beaucoup d'hypothèses ont été avancées en ce qui concerne l'échouement du Concordia. Si le virage amorcé bien trop vite et trop près de la côte ne fait pas de doute sur l'origine de la brèche sous la flottaison sur bâbord, il est plus étonnant de voir le Concordia échoué sur tribord, au cap inverse de sa route après avoir heurté les hauts-fonds.



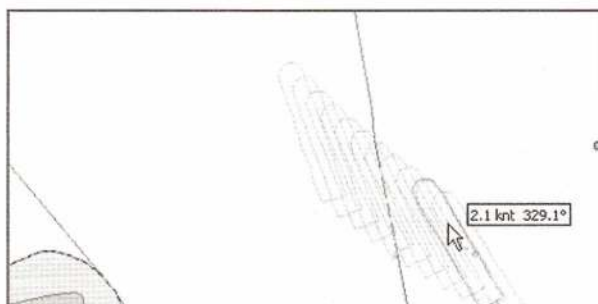
Les relevés AIS aussitôt accessibles sur Internet, notamment celui de «Marine traffic.com», ont permis de retracer la trajectoire du Concordia.

La vidéo commentée du très sérieux site «gcaptain.com» par John Konrad avance un certain nombre d'hypothèses qui ne sont pas encore vérifiées. Tant que la procédure n'a pas fini d'être instruite, le Bureau d'Enquête Accident mer italien ne diffuse aucun document, notamment les enregistrements du VDR (Voyage Data Recorder), boîte noire du navire. On sait que le navire a fait un black-out complet après avoir heurté les hauts-fonds et qu'un groupe électrogène a pu démarrer pour fournir l'énergie de secours nécessaire dans pareille situation.

Le local machine ayant été très vite envahi, la propulsion principale n'a jamais été recouvrée. John Konrad justifie le retournement du navire avec l'utilisation des propulseurs avant, ce qui préjugerait de la disponibilité de groupes électrogènes nécessaires à leur fonctionnement. L'utilisation seule du propulseur pourrait contribuer à créer ce moment de giration nécessaire à faire girer le navire en plus de lui faire acquérir une faible erre en avant.

J'émet une autre hypothèse; celle que le navire ait lofé avec sa seule erre aidé du vent venant du large puis qu'il ait passé l'axe du vent pour venir ensuite s'échouer à son cap inverse, sans aucun concours de barre ou de propulsion.

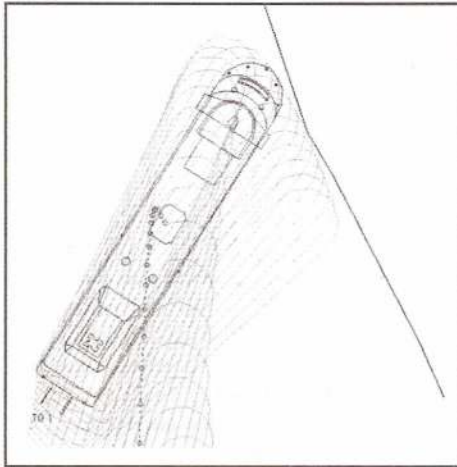
CINÉMATIQUE DE LA PHASE D'ÉCHOUEMENT.



Le Concordia après avoir heurté le récif sur son bâbord poursuit sur son erre le long de la côte. Suite au choc, sa vitesse chute assez rapidement pour arriver à moins de 3 nœuds au niveau de la pointe où il va venir s'échouer.

Le vent souffle du large, perpendiculairement à la côte pour une quinzaine de nœuds (hypothèse prise pour la simulation)



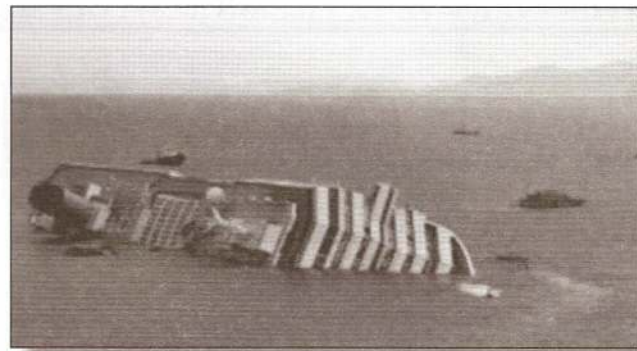
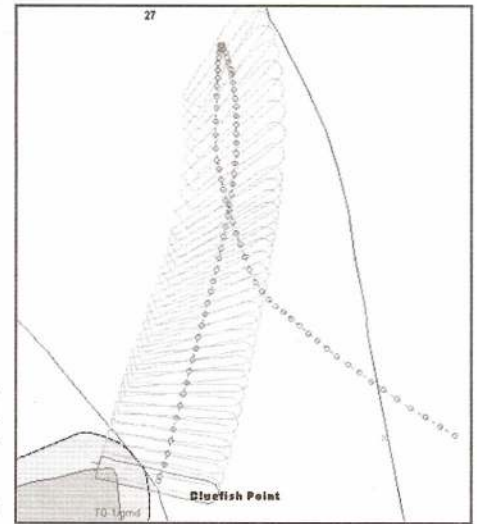


Le Concordia accélère sa dérive travers au vent jusqu'à 1 nœud. Sous l'effet du vent qui vient frapper le navire sur son tribord avant et en réaction de l'eau sur la carène qui agit sur son avant bâbord, le navire a une tendance naturelle à lofer. Pendant cette lente phase de giration, le navire se retrouve en marche oblique et perd concomitamment de la vitesse.

Il continue à lofer jusqu'à arriver dans une phase «d'équilibre» face au vent. Il aurait très bien pu dériver de nouveau cap au Nord Ouest, mais son inertie en giration lui fait passer le lit du vent.

La composante latérale du vent devient alors de plus en plus importante au fur et à mesure que le navire vient travers au vent jusqu'à se stabiliser à sa position d'équilibre stoppé, cap au Sud Est.

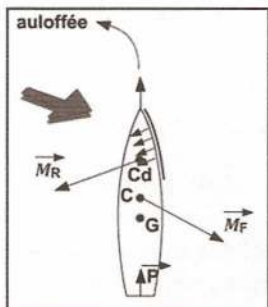
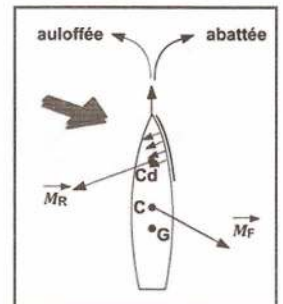
L'arrière tribord du Concordia heurte la côte en premier, et le vent finit par le dresser sur son flanc tribord où il s'échoue puis coule.



POSITION D'ÉQUILIBRE EN MARCHÉ AVANT.

Dans notre exemple, le vent vient de l'avant bâbord. Un navire en marche avant, dans notre cas à faible allure, la barre étant à zéro, il est alors soumis aux actions suivantes:

1. L'action F du vent sur le fardage entraîne une abattée, dont l'intensité varie avec la force et l'incidence du vent apparent (le vent apparent se rapproche de l'axe du navire lorsque la vitesse du navire augmente). Son point d'application se déplace également vers l'avant,
2. La résistance de carène R qui augmente avec le carré de la vitesse du navire et dont le point d'application se déplace vers l'avant, ce qui tend à faire lofer le navire. Quelle que soit leur voilure, les navires ont une tendance à lofer quand ils sont en marche avant. C'est surtout vrai pour le paquebot considéré comme navire à fardage homogène. Le navire peut fort bien trouver un cap «d'équilibre» lorsqu'il est propulsé. On note alors une différence de cap entre la route fond et celle surface; c'est l'angle de dérive. L'eau étant un fluide 850 fois plus dense que l'air, l'effet des résistances de carène devient néanmoins rapidement prédominant dès que le navire prend suffisamment d'erre. Dans certains cas, lorsque le navire résiste bien à la dérive, il peut, sur son inertie, franchir le lit du vent sans action de la barre.



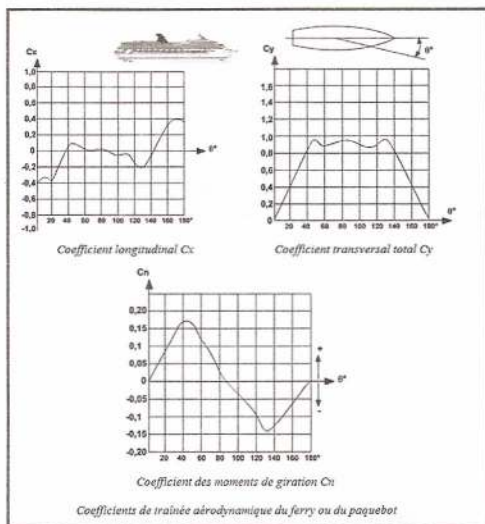
Cette explication permet également de justifier qu'un navire est en équilibre lorsqu'il navigue à une certaine vitesse face au vent. En effet, si le navire s'écarte légèrement de son cap initial, il subit de la dérive mais la résistance à la marche oblique tend à le ramener vent debout.

Il faut également tenir compte des alvéoles qui forment «des pièges à vent». Elles augmentent le coefficient aérodynamique.



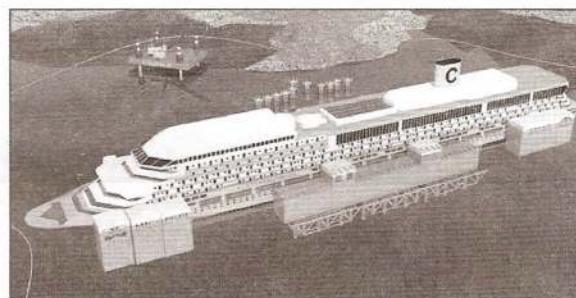
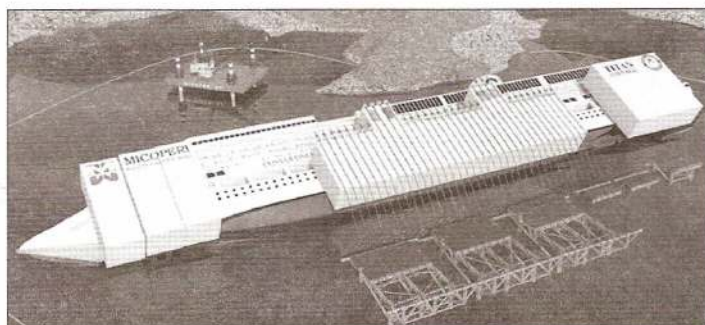
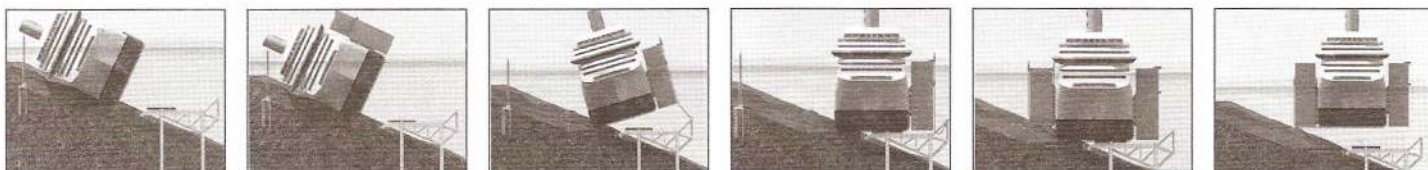
Par exemple, elles sont créées entre les conteneurs lorsque le chargement est incomplet, ou par les terrasses des cabines sur les paquebots. Les murailles des grands paquebots modernes sont largement couvertes de balcons qui forment des alvéoles. Ils ont un coefficient aérodynamique latéral C_y qui peut atteindre 1,4.

LES COEFFICIENTS DE TRAÎNÉE AÉRODYNAMIQUES.



On peut noter qu'entre 35° et 60°, le coefficient longitudinal C_x est positif, ce qui revient à dire que le navire se comporte comme un voilier. Les œuvres mortes deviennent propulsives. La courbe du coefficient latéral C_y montre également que la force transversale exercée par le vent, et qui induit la dérive, est maximale dès 50° et non travers au vent comme on pourrait s'y attendre. En observant le moment de lacet C_n , on constate que l'effet d'embarquée du navire est le plus fort quand le navire fait un angle de 45° avec le vent, ce qui favorise son auloffée. Quand il est plein travers, le navire ne fait que dériver.

LES DIFFÉRENTES PHASES DU RENFLOUEMENT DU CONCORDIA.



Le coût des travaux, qui devraient être achevés à la fin de l'été 2013, est estimé à 236 millions d'euros.

Le navire sera alors remorqué pour destruction.

Le site Internet suivant est dédié au suivi des opérations de renfouement : <http://www.theparbucklingproject.com>

Référence : *Traité de Manœuvre H. Baudu* : pages 176, 177 et 254, 255.

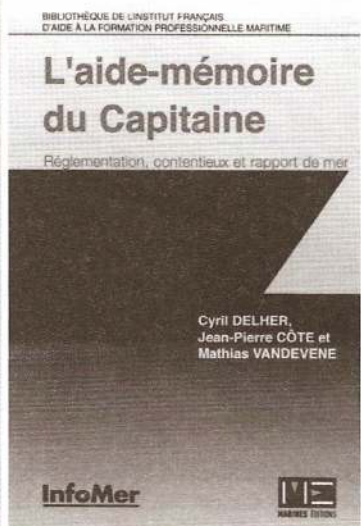
Hervé BAUDU

Professeur en Chef de l'Enseignement Maritime.

L'AIDE-MÉMOIRE DU CAPITAINE

RÉGLEMENTATION, CONTENTIEUX ET RAPPORT DE MER.

PAR CYRIL DELHER, JEAN-PIERRE CÔTE, MATHIAS VANDEVENE



Comment appeler cet ouvrage ? Vademecum ? Précis ? en tout cas, si ce n'est pas une Somme, c'est certainement plus qu'un aide-mémoire, un guide peut-être.

L'ouvrage arrive à faire un survol rapide, mais quasi-complet des situations dans lesquelles peut se trouver un capitaine (réglementation, armateur, routine, événements extraordinaires).

Des références claires permettent d'aller plus loin dans les recherches si besoin est. Des anecdotes et des exemples égaient la lecture. Bon, d'accord, les lettres à l'armateur font un peu scolaire à l'heure d'Internet, mais je rappelle qu'une bonne syntaxe ne fait de mal à personne, surtout pour des documents qui peuvent être produits devant un tribunal.

A qui conseiller cet ouvrage ? A mes collègues navigants bien sûr, aux élèves en fin de cursus, mais aussi au lecteur curieux de comprendre ce drôle de métier qui est celui de capitaine marchand.

L'ACCIDENT du M/T Stolt Valor

L'accident du M/T Stolt Valor, qui n'a pu accéder à un port de refuge qu'au bout de plus de 3 mois, n'est pas sans nous remettre en mémoire la lamentable odyssee du Flaminia, qui a erré près de 2 mois avant de trouver un port qui veuille bien l'accepter. Cet accident a déjà été relaté dans le «Marin» du 23 mars et commenté brièvement dans «AFCAN Informations» de septembre sous le titre «On reparle des ports refuge» (Nouvelles recueillies par le cdt Sussac). En octobre, les observateurs de l'Organisation intergouvernementale ROPME (Protection de l'environnement maritime du golfe Persique), et les représentants du MEMAC (Centre d'aide mutuelle pour les situations d'urgence en mer), ont présenté en séance plénière à la session du mois d'octobre du MEPC 64 un document concernant l'accident du M/T Stolt Valor qui s'est produit dans la zone de la ROPME. D'après ce document, l'accident aurait occasionné un déversement à la mer d'une quantité importante de substances nocives et particulièrement dangereuses (SNPD), menaçant la vie humaine et l'environnement maritime. La présentation du document relatant les circonstances de l'accident a donné lieu à de nombreuses discussions entre les délégations, d'où il est ressorti la difficulté d'identifier un lieu de refuge.

RÉSUMÉ DES FAITS.

Le 15 mars 2012, le Stolt Valor, chimiquier libérien de 15 700 tonnes, construit en 2004, a été victime d'une explosion suivie d'un incendie. Les 24 membres de l'équipage philippin ont été recueillis par un navire de guerre américain qui se trouvait dans les parages (un marin est porté disparu). L'incident s'est produit au large du port de Jubail (Arabie Saoudite) où il avait chargé 12 700 tonnes d'additif à l'essence, produit hautement inflammable. Le 18 mars, le pétrolier, en dérive, atteignait la zone économique exclusive (ZEE) du Qatar où il était victime d'une seconde explosion. Le 20 mars la société SMIT Salvage, après avoir maîtrisé l'incendie, réussit à passer une remorque et à l'éloigner de la côte. Le navire fut autorisé à mouiller au milieu de la zone maritime de la ROPME pour entreprendre les opérations de sauvetage.

Le 29 avril, après que la cargaison de produits chimiques et autres polluants ait été transférée sur le tanker Angel-11, l'armateur a demandé au Royaume de Bahreïn l'autorisation de procéder à la réparation du navire dans les chantiers d'ASRY à Bahreïn. Entre-temps, l'équipe de sauvetage devait préparer un «passage plan» destiné à être supervisé par les différentes parties de la Commission de sauvetage de Bahreïn. Le document précise que 3.465,132 tonnes de MTBE auraient été déversées à la mer.

Selon le Lloyd's Register qui relate les circonstances de l'accident dans son édition du 29 juin, Bahreïn n'a donné son autorisation que le 26 juin, soit près de 2 mois plus tard. La décision d'accorder un refuge au navire fut en effet suivie d'une longue période de préparation pour assurer le transit de celui-ci dans les eaux territoriales de Bahreïn. L'armateur dut se soumettre à un nombre considérable d'obligations, dont le débarquement complet préalable de tous les hydrocarbures et huiles, dégazage entier du navire, la confirmation d'ASRY de la mise sur dock immédiate. Le quotidien ajoute que bien que de telles conditions fassent partie des directives de l'OMI concernant des navires en difficulté dans un lieu de refuge, se pose néanmoins la question du temps nécessaire pour obtenir tous les permis, même une fois le port de refuge désigné.

COMMENTAIRES

DU MEMAC SUR L'ACCIDENT

Le MEMAC critique le capitaine et l'équipage d'avoir abandonné le navire par négligence et de ne pas avoir apporté toute l'aide et conseils aux autorités locales, étant donné leur connaissance du navire ; leur assistance aurait été précieuse au début de l'incident. Une fois à terre, ils auraient dû rester auprès des responsables plutôt que de retourner dans leur pays.

Il critique aussi la lenteur de la compagnie de sauvetage à démarrer les opérations, ce qui pourrait avoir contribué à la détérioration du navire et de l'environnement. Beaucoup de temps a été perdu, aucune planification entreprise jusqu'à ce que le MEMAC intervienne. De même, les P&I Clubs se sont concentrés sur les coûts et les indemnités sans s'occuper de la sécurité des populations et de l'environnement maritime.

Enfin le MEMAC impute le délai inutile de 104 jours des opérations à l'attitude de l'équipe d'assistance. Cette équipe, comme d'ailleurs les autres organismes concernés qui n'étaient pas de la région et n'avaient aucune idée de la nature de la région, a refusé les conseils des autorités locales, causant une grave menace pour la vie humaine régionale et l'environnement maritime. Tous ces organismes n'ont pas cessé de rendre responsables les autorités locales.

DISCUSSIONS EN SÉANCE PLÉNIÈRE

La délégation néerlandaise et les observateurs de l'ICS, d'INTERTANKO et des clubs P&I ont exprimé des doutes à propos de l'exactitude de la version qui leur était présentée, alors qu'elle différait sensiblement des renseignements qu'ils avaient reçus de leurs membres respectifs. Ils contestaient en particulier les accusations concernant la négligence de l'équipage, l'attitude des clubs P&I, accusés de faire passer les coûts de l'opération avant la sécurité et les problèmes d'environnement, et l'action de l'équipe d'assistance. La délégation libérienne a présenté un résumé des événements et des mesures



prises à la suite de l'accident du Stolt Valor prouvant ainsi que le rapport du MEMAC est trompeur et incomplet.

DECLARATION DE LA DELÉGATION DU LIBÉRIA

En tant qu'État du pavillon, le Libéria pense qu'il est important d'apporter des détails supplémentaires et d'insister sur le manque d'un emplacement de refuge pour les navires en difficulté ayant besoin d'assistance.

Au cours de la traversée de Jubail, Arabie Saoudite, à Sitra, Bahreïn, le Stolt Valor a été victime d'une explosion suivie d'un incendie, alors que l'équipage exécutait une opération de routine de nettoyage de citerne, approximativement à 50 milles de Ras Abu Ali, Arabie Saoudite. Le navire transportait du Methyl Tertiary Butyl Ether (MTBE) et de l'Isobutyraldéhyde (IBAL), produits qu'il avait chargés à Jubail. Un homme d'équipage perdit tragiquement la vie. Les autres membres de l'équipage durent abandonner le navire et furent secourus par les «coalition forces». En attendant que l'enquête soit terminée, selon les documents reçus et les déclarations du capitaine, l'explosion proviendrait de l'embrasement des vapeurs inflammables ; cependant, la cause de l'incendie n'a pas encore été déterminée, le seul membre d'équipage se trouvant à proximité ayant péri. Il n'y a, en toute évidence, aucune négligence volontaire ou erreur de la part du capitaine ou de l'équipage.

Dans les heures qui ont suivi l'explosion, l'armateur du Stolt Valor a immédiatement passé un contrat Lloyd's Open Form avec la société de sauvetage «Smit» qui a commencé à mobiliser des remorqueurs anti-incendie, des équipements et des experts. De plus, pour seconder Smit, l'armateur a passé le même contrat avec «Saudi Aramco» qui avait des remorqueurs dans la zone.

Un remorqueur de Saudi Aramco a passé une remorque au Stolt Valor le 16 mars, et l'a éloigné des routes du trafic et des installations offshore de la zone. Les remorqueurs de Smit sont arrivés un peu plus tard le même jour et ont repris les opérations de remorquage. La lutte contre l'incendie a commencé et les remorqueurs de Saudi Aramco ont été maintenus à l'ordre.

Le 21 mars, la Marine d'un des États côtiers ordonna, sous la menace d'arrestation, à l'équipe de sauvetage et de lutte contre l'incendie de rester à l'extérieur de sa zone économique exclusive. Cela obligeait l'équipe à déplacer sa flottille vers le Nord avec le Stolt Valor en remorque, tout en continuant de combattre l'incendie, finalement éteint le 22 mars. Aucune trace de cargaison ni de soutes ne fut signalée se répandre autour du Stolt Valor, et selon les experts internationaux, toute la cargaison perdue fut brûlée.

Une fois l'incendie éteint, l'attention se porta sur l'emplacement d'un refuge sûr où débarquer les soutes et la cargaison restante. Avec un navire gravement avarié en sa partie milieu, les armateurs étaient soucieux d'être contraints de l'exposer ainsi au mauvais temps par crainte que le navire ne se brise en deux occasionnant une pollution. L'équipe de sauvetage et l'armateur adressèrent le 21 mars aux États de la région la première requête pour une zone de refuge. L'assistance du MEMAC fut sollicitée pour faire avancer la demande. Le gouvernement du Libéria s'adressa aussi aux États de la région. Toutes les demandes furent repoussées et aucune aide

supplémentaire proposée. L'armateur et l'équipe de sauvetage n'avaient d'autre choix que de faire leur possible pour sauver le navire maintenu au large, tout en évitant tout dommage à l'environnement. Le transfert des soutes et des autres polluants commença le 24 mars. Le 26 mars, l'ordre de quitter sa ZEE fut intimé, par une vedette armée d'un État côtier, à la flottille de sauvetage en charge du Stolt Valor, sous la menace d'ouvrir le feu. Le convoi se mit en route vers un mouillage au milieu du Golfe, intimé par le MEMAC. L'opération de transfert des soutes fut terminée le 1er avril, sans aucune pollution.

Après le transfert des soutes, une seconde requête d'un endroit de refuge où décharger la cargaison fut envoyée par l'intermédiaire du MEMAC le 2 avril. Ces demandes furent aussi refusées. Les opérations d'allègement du reste de la cargaison commencèrent alors que le Stolt Valor était en mer dans des eaux non abritées. Le déchargement du reste de la cargaison, des lubrifiants, des peintures et d'autres substances dangereuses se termina sans incident ou pollution le 29 avril.

Une troisième demande de refuge fut adressée aux chantiers ASRY de Bahreïn. Le 4 mai, l'armateur et l'équipe de sauvetage présentèrent un «passage plan» pour que le Stolt Valor puisse accéder à ASRY. C'est seulement sept semaines plus tard, après de nombreuses réunions et des exigences supplémentaires, que le Stolt Valor fut autorisé à pénétrer dans les eaux internationales de Bahreïn.

Il faut noter l'absence de toute pollution, grâce aux efforts extraordinaires de l'équipe de sauvetage. La décision d'abandonner le navire fut, sans nul doute, la bonne décision ; il y aurait eu certainement davantage de pertes de vie humaine à la suite d'une plus forte explosion qui eut lieu après l'évacuation. Il n'y avait aucune nécessité pour l'équipage de rester à Bahreïn avec l'équipe de sauvetage alors que les experts de cette équipe avaient recueilli toutes les informations nécessaires et qu'il était urgent de combattre l'incendie. L'armateur a parfaitement coopéré avec l'administration libérienne au sujet de l'enquête, facilitant les interviews du capitaine, du chef mécanicien et de tout autre membre de l'équipage.

L'armateur a fait tout ce qu'il fallait pour combattre l'incendie, stabiliser le navire et protéger l'environnement. L'armateur et ses experts doivent être félicités d'avoir débarqué le reste de la cargaison, les soutes, lubrifiants, peintures et toutes autres substances dangereuses sans incident ou pollution. Ceci, malgré l'obligation de rester en mer, où le navire subit des creux jusqu'à 6 mètres, au risque de se briser en deux.

Malheureusement, cet incident montre, une fois encore, la difficulté des armateurs à trouver un lieu de refuge pour un navire en difficulté ayant besoin d'assistance. Le débarquement de la cargaison et des soutes aurait pu avoir lieu beaucoup plus tôt, avec davantage de sécurité et moins de risque pour la vie humaine et l'environnement, s'il avait été réalisé dans des eaux abritées ou dans un lieu de refuge, plutôt que d'être exposé en pleine mer dans le Golfe. Toutefois, la permission d'accéder au port ne fut délivrée que trois mois et demi après l'extinction de l'incendie, et un mois et demi après que toute cargaison ou soutes furent débarquées. Les raisons de ce retard excessif ne sont pas claires, et ne sont pas en accord avec la résolution A.949 (23) de l'OMI concernant les «Directives sur les lieux

de refuge pour les navires pour les navires ayant besoin d'assistance».

Enfin, nous avons été informés des mandats d'arrêt lancés à l'encontre du capitaine et du chef mécanicien du Stolt Valor qui, à ce qu'on dit, n'auraient pas répondu aux convocations. L'accusation n'est pas correcte, l'équipage concerné fut interrogé après leur débarquement à Bahreïn à la fois par l'Agence nationale de sécurité et par la Coast Guard. C'est seulement après une conclusion satisfaisante de ces interrogatoires que l'équipage fut autorisé à quitter Bahreïn. Ces mandats d'arrêt sont injustifiés.

La délégation libérienne a été appuyée par les observateurs de l'ITF, de l'ICS, d'INTERTANKO, de l'IPTA et de BIMCO qui se sont étonnés du retard pris pour identifier un lieu de refuge. Ils ont été surpris par les mandats d'arrestation délivrés à l'encontre du capitaine et du chef mécanicien, allant à l'encontre des principes énoncés dans la résolution A.949 (23) et la résolution A.987 (24) («Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer»).

RÉPONSES DE LA ROPME

La ROPME et le MEMAC ont dénié toutes ces critiques, au motif que le navire du fait de la nature de sa cargaison constituait une menace très sérieuse pour la zone côtière très sensible. Cette zone aride contient de nombreux ouvrages de captage d'eau, des installations de dessalement et de production d'électricité. Le risque pour une population de 15 millions de personnes était trop élevé.

Ils ont maintenu leur accusation contre l'équipe d'assistance qui aurait perdu le contrôle du navire pendant plus d'une semaine. Néanmoins l'affaire faisant toujours l'objet d'une enquête judiciaire et technique, les renseignements communiqués à ce stade étaient limités.

Ils ont également noté la difficulté rencontrée pour trouver un lieu de refuge dans les eaux intérieures de la zone maritime de la ROPME, et ont indiqué, qu'à leur avis, il faudrait envisager de réviser les Directives sur les lieux de refuge (cf supra).

SUITES DE L'ACCIDENT

Un Atelier régional sur les plans d'urgence nationaux et régionaux concernant les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD), parainé par l'OMI et organisé par le MEMAC, s'est tenu en juin à Doha (Qatar). Cet Atelier, organisé à la suite de l'accident du Stolt Valor, avait pour objectif en particulier d'encourager les États membres de la zone maritime de la ROPME à identifier et désigner d'urgence un ou des lieux de refuge. Ces emplacements doivent être classés en fonction du type de cargaison à bord et de la menace potentielle, en gardant à l'esprit les problèmes de santé et de sécurité publique, ainsi que les divers éléments du milieu marin et des ressources.

Le Comité, après avoir examiné toutes ces questions, a néanmoins conclu qu'il n'était pas nécessaire de réviser et de modifier les «Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance».

René TYL

ERIKA, COMMENTAIRES DE L'ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION

Le Cdt J. Portail nous fait le compte-rendu de l'intervention de M. Pierre Bonassies, professeur honoraire à la faculté de droit de l'université d'Aix-Marseille lors du colloque organisé en novembre 2012 par l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes.

RAPPEL DES FAITS :

L'Erika, pavillon maltais, propriétaire et armateur italien, société de classification RINA, commandant indien et affréteur TOTAL, coule le 12 décembre 1999 dans les eaux internationales à environ 30° au sud



de la pointe de Penmarch (ZEE).

Le 16 janvier 2008, la Chambre correctionnelle du TGI de Paris rend son jugement. Le groupe Total est reconnu coupable de pollution maritime par les magistrats et est condamné à

verser 192 millions d'euros. L'armateur, le gestionnaire ainsi que l'organisme de certification du navire sont déclarés coupables de faute caractérisée. Le «préjudice écologique» est reconnu.

Le 25 janvier 2008, Total fait appel de cette condamnation, tout en décidant le début du versement des dommages-intérêts.

Le 30 mars 2010, la Cour d'appel de Paris confirme les condamnations pénales pour pollution du groupe Total, de la société de classification Rina, de l'armateur Giuseppe Savarese et du gestionnaire Antonio Pollara. Les parties civiles (État, collectivités locales, associations de protection de l'environnement) obtiennent 200,6 millions d'euros de dommages et intérêts, dont environ 13 millions au titre de «préjudice écologique».

Cependant seuls le RINA, l'armateur et le gestionnaire sont condamnés. Total bénéficie de la protection de la couverture de la Convention CLC. Les quatre condamnés se pourvoient en cassation.

Le 25 septembre 2012, La Cour de cassation, dans son arrêt, valide la condamnation pénale pour infraction de pollution maritime de Total qui a écopé de l'amende maximale, soit 375.000 euros. La Cour de cassation confirme la condamnation de Rina à 175.000 euros d'amende, de Giuseppe Savarese, ex-propriétaire italien du navire, et Antonio Pollara, ancien gestionnaire italien de l'Erika à 75.000 euros d'amende chacun.

D'autre part la Cour confirme le volet civil de la procédure, en validant le principe du «préjudice écologique», reconnu en première instance et réaffirmé en appel. Enfin elle casse une partie de l'arrêt de la Cour d'appel qui avait exonéré Total de sa responsabilité civile.

COMMENTAIRES.

Au printemps 2012, l'avocat général à la Cour de cassation, Didier Boccon-Gibod avait provoqué un tollé en recommandant une "cassation sans renvoi de l'arrêt attaqué", c'est-à-dire une annulation définitive de la procédure, au motif que la justice française n'était pas compétente. Le navire a en effet sombré en dehors des eaux territoriales françaises, en zone économique exclusive (ZEE). Même si l'État du pavillon, Malte, ne s'est pas manifesté, la loi française du 5 juillet 1983, sur laquelle sont basées les poursuites, ne peut pas selon lui s'appliquer car elle n'est pas conforme aux Conventions internationales. L'avocat général remet par

ailleurs en cause l'indemnisation du "préjudice écologique", accordé en première instance et en appel à plusieurs collectivités et associations (comme la Ligue de Protection des Oiseaux), indépendamment de tout dommage économique.

La Cour de cassation ne suit pas l'avis de l'avocat général et valide dans son ensemble la décision de la Chambre correctionnelle qui avait appliqué la loi pénale française à ce naufrage.

Le cadre juridique en cas de pollution maritime est effet complexe. La zone dans laquelle s'est déroulé le naufrage de l'Erika est une zone où les compétences juridiques sont régies par le droit international. La Convention de Montego Bay de 1982 établit le cadre général et la Convention Marpol de 1973 régit la prévention et la répression de la pollution.

En France, la loi du 5 juillet 1983 régit les modalités de l'infraction de pollution maritime. La Cour de cassation établit que la loi française est conforme en zone économique exclusive puisque la Convention de Montego Bay prévoit que la souveraineté de l'État peut s'y exercer en matière de pollution, qu'elle peut être plus répressive que la Convention Marpol dans la mesure où le texte international incite les États l'ayant ratifiée à mettre en place un système répressif « conforme » aux objectifs de la Convention qui est la lutte contre la pollution et enfin, soutient le principe de la réparation civile qui doit s'appliquer également à un affréteur, Total en l'espèce, selon la Convention internationale CLC. (Civil Liability Convention for Oil pollution damage). La faute inexcusable est retenue.

Le FIPOL, le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution et dont le financement provient d'une contribution assise sur le volume d'hydrocarbures importés par les États membres ne partage pas ces conclusions.

M. Bonassies cite une affaire devant la Cour internationale de La Haye en 1927 dite «affaire du Lotus» qui oppose l'État français et l'État turc.

Le 2 août 1926 vers minuit, le navire français "Lotus" des Messageries Maritimes aborde en haute mer le navire turc "Boz-Kourt". Ce dernier coule et il y eut des victimes turques. A l'occasion d'une escale du navire français à Constantinople, l'officier de quart fut arrêté, jugé et condamné par les autorités turques. Le différend fut soumis à la CPIJ par un compromis franco-turc. La question était de savoir si les tribunaux nationaux étaient compétents pour juger un délit commis en haute mer par un étranger.

Thèse française : loi du pavillon (navire et équipage français).

Thèse turque: compétence universelle lorsque la victime est turque.

C'est un droit entre entités autonomes dont aucune n'a juridiquement autorité sur l'autre. La Cour internationale de La Haye déclare dans l'affaire du "Lotus":

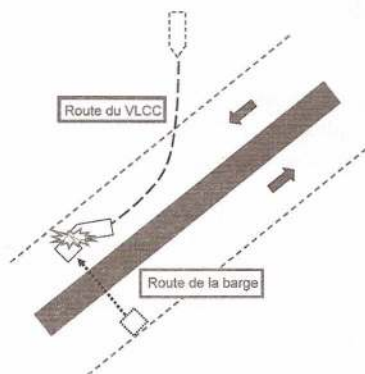
«Les règles de droit liant les États procèdent donc de la volonté de ceux-ci, volonté manifestée dans des Conventions ou dans des usages acceptés généralement comme consacrant des principes de droit et établis en vue de régler la coexistence de ces communautés indépendantes ou en vue de la poursuite de buts communs. Les limitations de l'indépendance des États ne se présument donc pas» .

M. Bonassies termine son exposé en rappelant le travail très sérieux de M. Georges Touret, (dont il a été le professeur de droit en 1964), administrateur général des affaires maritimes et ancien directeur du BEAmer, qui a remis avec M. Jean Louis Guibert, secrétaire de l'IFN, un rapport très critique sur l'ERIKA. Ce rapport conclut à l'insuffisance d'entretien du navire Erika et donc au développement rapide de la corrosion

Cdt Jacques PORTAIL

Collision AVEC UNE BARGE DE FORAGE DANS UN DST

Traduction libre de MARS 201303 par le Cdt J.F. Gicquiaud



LES FAITS :

Un VLCC sur ballast était mouillé à l'extérieur d'un port d'exportation d'un « major » pétrolier. Selon les instructions du terminal de chargement il leva l'ancre vers 23h30 et fit route de la zone d'attente pour prendre le pilote de mise à quai à la zone d'embarquement à 01h30 qui se trouvait à 20 milles au sud.

Les procédures et check-lists de pré-départ avaient été dûment complétées et, comme prévu par le plan de passage, le pétrolier fit initialement route plein sud pour emprunter le couloir de circulation sud-ouest, situé de son côté. Les positions avaient été marquées sur la carte (papier) d'approche à des intervalles de 6 minutes.

A 23h45, pendant que le navire faisait route au 180 à environ 12 nds, l'Officier de quart plota un écho radar situé dans le couloir de circulation nord-est, relevé à quelques degrés sur l'avant tribord à environ 5,5 milles de distance. Une seule lumière blanche était visible venant de la cible, et l'équipe passerelle supposa qu'il s'agissait d'une petite embarcation locale.

Le tracé de l'écho radar indiquait que la cible faisait route lentement dans une direction nord ouest, et il a été supposé qu'elle avait l'intention de traverser le DST (ndt : dispositif de séparation de trafic).

A 00h05, le pétrolier entra dans la voie de circulation sud-ouest, venant de l'ouest, et fit cap au 226, s'alignant sur le sens général du trafic pour cette voie de circulation. Pendant ce temps, l'autre navire était situé dans la zone de séparation de trafic, relevé à 2 quarts sur l'avant bâbord à environ 2 milles. Se basant sur le faible vecteur-vitesse de la cible, il a été tenu pour acquis que la petite embarcation se tiendrait « claire » du VLCC qui naviguait dans sa voie de circulation.

A ce moment, l'Officier de quart s'aperçut soudainement que la cible était en réalité une barge de forage auto propulsée qui montrait le feu de côté tribord (vert) et qu'elle avait l'intention de traverser devant le pétrolier. Devant l'absence de signal indiquant une quelconque restriction de manœuvre, l'équipe passerelle du VLCC considéra la barge comme un classique navire motorisé faisant route et s'attendit à ce que celle-ci manœuvre comme doit le faire le navire non privilégié dans une situation de croisement de route (règle 15). Avec la distance diminuant rapidement, le commandant commença à venir sur tribord, afin de parer la barge, mais la collision survint vers 00h15.

La capitainerie du port fut informée de l'incident. Agissant selon ses instructions, le pétrolier poursuivit sa route jusqu'à la position de prise du pilote, embarqua le pilote et se dirigea vers la zone de mouillage où il se mit à l'ancre à 04h05, en attente d'investigation.

CONSÉQUENCES DE LA COLLISION :

1. Le chargement de crude oil qui était prévu pour le pétrolier a dû être désigné à un autre navire.
2. L'armateur et la société gérant le navire ont subi une lourde perte financière (perte de revenus d'affrètement, coût du transfert du navire vers des installations de réparations, coût des réparations et autres coûts associés).
3. Des dédommagements énormes de responsabilité ont été réclamés aux propriétaires du pétrolier par la compagnie possédant la barge de forage pour dommages subis, réparations, perte de location et autres charges.

4. L'État côtier a imposé une amende pour navigation non sûre.
5. Perte de réputation.
6. Perte d'heures travaillées (côté navire et côté office).

CAUSES FONDAMENTALES / FACTEURS AYANT CONTRIBUÉ :

1. Gestion inefficace de l'équipe passerelle.
2. Manquement à obtenir des informations sur le trafic auprès du port avant de faire route et d'entrer dans le DST.
3. Hypothèse illogique que l'autre navire était une petite embarcation locale alors que l'identité de la cible a été clairement désignée par l'AIS.
4. La vitesse de 12 nds du navire a été considérée comme excessive et n'a pas été réduite rapidement quand il y a eu une situation rapprochée et qu'il y avait des doutes quant aux intentions du navire traversant (Règles 6, 7 & 8).
5. Manquement à faire part de ses doutes en utilisant les sifflets/signaux lumineux comme prescrit (Règle 34 d).
6. Les actions pour éviter la collision n'ont pas été mises en œuvre suffisamment à temps et n'étaient pas assez larges (Règle 8).
7. Les feux de navigation de la barge de forage n'ont pas été vus assez tôt par l'équipe passerelle du pétrolier dû à l'encombrement de son pont.
8. Il y a eu une perte de vigilance à propos de la situation – l'équipe passerelle a mal intégré la présence d'un haut-fond porté sur la carte proche de l'ouest du dispositif quand, en fait, il était à environ 1,5 mille au sud-ouest.

LECONS À RETENIR :

1. Chaque membre de l'équipe passerelle doit contribuer pro-activement à une navigation sûre – dans ce cas, après avoir initialement informé le commandant de la présence de « la petite embarcation » devant, personne à la passerelle n'a pris une part active dans la conduite du navire ou s'est interrogé sur les actes du commandant.
2. Les informations sur les mouvements et autres opérations de navires actuels ou à venir dans le port ou dans ses abords doivent être obtenus de la part du VTS / capitainerie / station de pilotage (selon le plus approprié) avant de transiter dans le secteur.
3. Des affirmations ne doivent pas être émises sur la base de maigres informations.
4. En dépit de ses limitations, l'AIS peut potentiellement fournir des données fiables sur l'identité et les mouvements des cibles, si les 2 navires en sont équipés et si le système est correctement configuré.
5. Bien que non conseillé, de prudentes communications VHF de passerelle à passerelle et au tout début peut aider un passage sûr entre les navires, à condition que les 2 soient certains de l'identité et de la position de part et d'autre.
6. Les équipages tendent à se satisfaire des appels fréquents qu'ils font au port ou autre autorité régionale et sont enclins à négliger les précautions de base.
7. Tous les transits doivent être correctement planifiés et discutés entre les membres de l'équipe passerelle pour s'assurer que les paramètres essentiels sont définis et qu'ils y adhèrent pour chaque tronçon de route (ndt : du plan de passage...) durant leur exécution et leur surveillance.
8. Une analyse du risque pour tous les mouvements critiques (par exemple l'arrivée/départ du port, passages étroits, navigation en eaux resserrées, DST etc.) doivent inclure la possibilité de rencontrer des navires non privilégiés inconscients qui ne respectent pas Colregs, et donc d'inclure dans le plan de passage des routes échappatoires appropriées.

O.M.I. : 91^{ÈME} SESSION DU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ (M.S.C.)

La 91^{ème} session du Comité de la sécurité maritime s'est tenue à Londres du 26 au 30 novembre 2012, sous la présidence de M. Christian Breinholt (Danemark).



TRAVAUX DU MSC 91

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

I. Adoption de l'ordre du jour. Rapport sur les pouvoirs des représentants

Après l'allocution d'ouverture du Secrétaire général, et conformément à l'usage, plusieurs États-membres ont fait des déclarations, et demandé qu'elles soient ajoutées au rapport du MSC.

En premier, le Royaume-Uni a émis une protestation vigoureuse contre le blocage syndical en Argentine de navires transportant des marchandises pour le compte du Royaume-Uni, allant jusqu'à refuser l'embarquement d'approvisionnements et même d'eau douce.

L'ambassadrice d'Argentine au Royaume-Uni a aussitôt répliqué en rappelant l'occupation illégale des Malvinas par le Royaume-Uni, où la recherche pétrolière est contraire aux règles internationales dans une zone de conflit de souveraineté, et a contesté point par point toutes les plaintes anglaises, arguant notamment que le blocage des navires était un acte syndical de lutte contre les mauvaises pratiques sous certains pavillons de libre immatriculation.

Le Brésil a immédiatement apporté son soutien à l'Argentine, conjointement avec celui d'organisations commerciales régionales telles que MERCOSUR, suivi par l'ensemble des pays d'Amérique du Sud, Uruguay, Chili, Pérou, Equateur, Venezuela, Mexique, Cuba, Guatemala. Enfin, vexé par le fait d'avoir été mentionné par le Royaume-Uni dans ce conflit, l'ITF a précisé que son action n'avait rien à faire dans un conflit de souveraineté. Cette avalanche de déclarations a laissé le Royaume-Uni bien isolé.

L'Ukraine a fait état qu'après l'abordage du porte-conteneurs Taroko et du caboteur Dershing, deux officiers du Taroko ont été, pour enquête, assignés à résidence sur l'île voisine de Peng Hu pendant plus d'un an, ce qui est contraire à la protection des gens de mer.

Enfin, l'Iran a attendu la fin de la session du MSC 91 pour émettre une protestation soigneusement charpentée et parfaitement mise en valeur, contre les mesures restrictives qui lui sont imposées notamment par le biais des sociétés de classification, ce qui affecte la sécurité de la navigation. Cette déclaration montre que ces mesures commencent à faire de l'effet.

Ont participé à cette 91^{ème} session du Comité de la sécurité maritime 114 États-membres, 3 membres associés et 51 représentants et observateurs d'institutions spécialisées des Nations Unies, d'observateurs d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales.

II. Décisions des autres organes de l'OMI

III. Examen et adoption d'amendements aux instruments obligatoires

Un nombre important d'amendements à la Convention SOLAS ont été examinés pour adoption, et entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2014 :

- Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires (nouveau instrument obligatoire).
- Amendements à la Convention SOLAS de 1974.
- Amendements aux Codes, Recueils de règles et Normes de comportement obligatoires en vertu de la Convention SOLAS de 1974.
 - o Recueil FSS (Fire Safety Systems).
 - o Recueil IBC (construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk).
 - o Normes de comportement des revêtements.
- Amendements au Protocole de 1988 sur les lignes de charge.
 - Amendements au Protocole SOLAS de 1978.
 - Amendements au Protocole de 1988 sur les lignes de charge.
 - Amendements à la Convention Internationale de 1966 sur les lignes de charge.
 - Amendements à la Convention sur le Règlement International de 1972 pour prévenir les abordages en mer.
 - Amendements à la Convention Internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.
 - Application de la règle III/17-1 de la Convention SOLAS aux navires auxquels le chapitre III de la Convention SOLAS ne s'applique pas.
 - Directives pour l'élaboration de plans et de procédures pour le repêchage des personnes.

IV. Mesures pour renforcer la sûreté maritime

V. Normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs

En l'attente de la fin des travaux du groupe de travail par correspondance, il n'y a pas eu de décisions prises au cours de la présente session.

VI. Questions relatives au système LRIT

(Long Range Identification and Tracking system)

Le système LRIT fonctionne, malgré les limitations géographiques qui ont été fixées dès la conception. Le vrai problème se situe dans le coût, et les dettes de certains États membres. L'IMSO a effectué une réduction des

coûts tous azimuts de 30 à 40%, ce qui a amené la satisfaction des délégations sur les méthodes de l'IMSO. Mais le manque d'enthousiasme de nombreux États membres induit des pratiques commerciales étonnantes. C'est ainsi que le Libéria propose encore une période à tarif réduit pour l'usage de leur data center, afin d'encourager la consommation ! On notera aussi l'accord passé localement entre Iran et Azerbaïdjan sur le chevauchement entre les polygones LRIT, ce qui devrait pousser la Grèce et la Turquie à régler leur problème sur ce point.

VII. Sécurité des navires à passagers

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.

DISCUSSION INITIALE EN PLÉNIÈRE

Dix documents étaient soumis à l'attention du Comité qui les examina assez rapidement en plénière :

- Un document, émanant du Secrétariat de l'IMO (MSC.91/7), rappelait les décisions prises lors de la précédente session du Comité (Mesures immédiates et plan à long terme).
- Deux documents venant de la CLIA (MSC.91/7/1 et 6) indiquaient, d'un côté, des mesures de sécurité supplémentaires prises que la CLIA recommandait à ses membres de prendre (Éléments communs aux consignes de rassemblement et aux consignes en cas de situation critique, enregistrement de la nationalité des passagers et chargement des embarcations de sauvetage aux fins de la formation) et, d'un autre côté, indiquaient que la CLIA souhaitait qu'on ne prenne pas de mesures réglementaires tant que la totalité de l'affaire du «COSTA CONCORDIA» n'était pas élucidée.
- Trois documents proposés par le Royaume-Uni (MSC.91/7/2 à 4) attiraient l'attention du Comité sur d'éventuelles insuffisances des dispositions de stabilité probabiliste (dites «SOLAS 2009») du nouveau chapitre II-1 de la Convention SOLAS (Possible envahissement du pont de cloisonnement et critères de stabilité pour le retour au port en toute sécurité) et de la circulaire MSC.1/Circ.1380 (Ouverture des portes étanches).
- Deux documents venaient de l'Italie. Le premier (MSC.91/7/5) rappelait que, conformément à la loi italienne, trois enquêtes étaient en cours, une enquête pénale, une enquête administrative et une enquête technique, l'enquête pénale prenant le pas sur les deux autres. En conséquence, les documents relevant de cette dernière ne seraient pas rendus publics avant le 15 octobre 2012, ce qui amènerait l'Italie à transmettre un rapport à l'OMI en dehors des délais habituels. Le second document (MSC.91/7/7), daté du 16 novembre 2012, et assez détaillé faisait le point de l'enquête technique et proposait quelques «observations préliminaires» susceptibles d'entraîner des modifications réglementaires si une suite leur était donnée.
- Par ailleurs, un document soumis par les États-Unis (MSC.91/19/7) proposait d'inscrire un item (dans le vocabulaire OMI, un «résultat non prévu») concernant la «formation dans le cas des navires à passagers» à l'agenda biennal du Sous-comité des normes de formation et de veille (STW).

Enfin, un dernier document (MSC.91/WP.12), soumis par le Secrétaire

général de l'OMI, invitait le Comité à étudier l'établissement de mesures obligatoires portant sur :

- L'appel des passagers nouvellement embarqués, à effectuer avant l'appareillage à chaque port d'embarquement à bord d'un navire effectuant un voyage au cours duquel les passagers doivent rester à bord plus de 24 heures.
- L'accès à la passerelle, à limiter à ceux qui effectuent des tâches opérationnelles ou liées à l'exploitation pendant une période de manœuvre restreinte ou lors de manœuvres dans des conditions qui, de l'avis du capitaine ou d'après les consignes de sécurité de la compagnie, exigent une vigilance accrue (par exemple, l'arrivée au port ou le départ d'un port, la forte densité du trafic, une visibilité réduite).
- L'élaboration, l'application et la tenue à jour par les opérateurs de navires à passagers de principes et de procédures définissant les conditions dans lesquelles un capitaine peut s'écarter du plan de route.

D'emblée, le Royaume-Uni indiqua qu'il n'attendait pas que les papiers qu'il avait soumis au Comité fassent l'objet d'une discussion immédiate. Par ailleurs, le Comité considéra que le document italien détaillant l'enquête technique (MSC.91/7/7) présentait des éléments encore préliminaires et ne devait pas être pris en compte à ce stade. Par compte, le paragraphe relatif au plan de voyage du document émanant du Secrétaire général souleva une certaine incompréhension voire une opposition certaine.

Le Comité décida d'établir un Groupe de travail avec le mandat suivant :

- Donner un avis au Comité sur la meilleure façon de procéder pour mettre en place des mesures obligatoires pour régler les points soulevés par le Secrétaire général ;
- Examiner les autres propositions de nature opérationnelle présentées dans le document MSC 91/7/1 (CLIA) et indiquer au Comité s'il est nécessaire d'approuver des recommandations supplémentaires à la présente session ;
- Examiner la proposition présentée dans le document MSC 91/19/7 (États-Unis) et indiquer au Comité s'il fallait inscrire un item relatif à la sécurité des navires à passagers à l'agenda biennal du Sous-comité STW et à l'ordre du jour provisoire du STW 44 ;
- Mettre à jour le plan d'action pour les travaux à long terme relatifs à la sécurité des navires à passagers (document MSC 90/WP.10, annexe 3), en tenant compte des documents sur la question soumis à la session ;
- Rendre un rapport le jeudi 29 novembre.

LE GROUPE DE TRAVAIL

Les discussions au sein du groupe de travail furent souvent longues et très animées : On entendit un membre de la délégation britannique déclarer que ce n'était pas parce que quelqu'un avait fait une erreur qu'il fallait chambouler la réglementation !

Voyons quels furent les résultats.

MESURES D'EXPLOITATION À PRENDRE IMMÉDIATEMENT À COURT TERME, MENTIONNÉES PAR LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DANS LE DOCUMENT MSC 91/WP.12

Principes pour l'appel des passagers à bord des navires effectuant un voyage au cours duquel les passagers doivent rester à bord plus de 24 heures.

Le Groupe a approuvé la recommandation du Secrétaire général de mettre en place des mesures obligatoires concernant les principes de l'appel des pas-



sagers à bord des navires effectuant un voyage au cours duquel les passagers doivent rester à bord plus de 24 heures et il a invité le Comité à approuver cette recommandation. Le Groupe a élaboré un projet d'amendements spécifique au chapitre III aux fins d'examen et d'approbation par le Comité.

Le Groupe a reconnu dans l'ensemble que tous les passagers, qu'ils aient embarqué à temps ou en retard, devraient recevoir des consignes de sécurité de la même qualité, conformément à la procédure d'appel des passagers. Le projet d'amendements offre une souplesse qui permet aux passagers en retard de recevoir les consignes de sécurité appropriées et les amendements à la règle III/19.2.3 de la Convention SOLAS découlent des amendements à la règle III/19.2 élaborés par le Groupe.

Par ailleurs, étant donné que, s'ils devaient être effectués avant le départ, les appels de passagers à bord des navires rouliers à passagers auraient des incidences considérables sur l'exploitation des navires rouliers qui n'effectuent que de brefs séjours au port, le nouveau libellé proposé pour la Convention SOLAS a été développé de manière à disposer que ces rassemblements peuvent être effectués immédiatement après le départ.

Enfin, le Groupe a estimé que le texte des règles III/19.2.2 et III/19.2.3 de la Convention SOLAS pourrait être amélioré davantage à l'avenir, compte tenu du rapport qui existe entre les deux règles, des types de navires à passagers auxquels elles s'appliquent et des prescriptions pertinentes en matière d'appel et d'information des passagers. Le Groupe a invité le Comité à noter que c'était une occasion d'entreprendre ces travaux, étant donné qu'ils pourraient s'inscrire dans la rubrique 13 du plan d'action à long terme (MSC 90/WP.10, annexe 3) et pourraient tenir compte de tout résultat qui pourrait affecter cette règle à la lumière des conclusions du rapport d'enquête sur le Costa Concordia.

Accès à la passerelle de navigation

Le Groupe a considéré la préoccupation du Secrétaire général concernant le fait que l'équipe à la passerelle était inutilement perturbée et distraite et est convenu que cette question était déjà traitée de manière adéquate par la règle V/15.6 de la Convention SOLAS, les recommandations supplémentaires énoncées dans la circulaire MSC.1/Circ.1446 et les sections pertinentes des systèmes de gestion de la sécurité des navires élaborées et approuvées dans le cadre du Code ISM.

Conditions dans lesquelles un capitaine peut s'écarter du plan de route

Cette question avait suscité, a-t-on vu précédemment, une certaine incompréhension en Plénière aussi le Secrétaire Général avait-il délégué un membre de la division de la Sécurité pour expliquer plus avant sa préoccupation : il ne s'agissait pas de limiter la liberté de décision du Capitaine mais d'élaborer, d'appliquer et de tenir à jour des principes et procédures qui spécifieraient les conditions dans lesquelles un capitaine pourrait s'écarter du plan de route, pour des raisons non dues à des considérations de sécurité.

La majorité du Groupe a estimé qu'il ne pouvait être, au stade actuel, attribué à cette question un statut obligatoire mais que, pour répondre à la préoccupation du Secrétaire général, elle jugeait approprié de recommander au Comité de l'ajouter, en tant que nouveau résultat, au plan d'action à long terme (annexe 3, section 10). À cet égard, le Groupe a noté que la résolution A.893(21) sur les Directives pour la planification du voyage n'avait pas été révisée depuis 1999. En attendant, le Groupe a décidé que le paragraphe 6 de la circulaire MSC.1/Circ.1446 (révisée) traiterait de la question.

RÉVISION DE LA CIRCULAIRE MSC.1/CIRC.1446 SUR LES MESURES INTÉRIMAIRES RECOMMANDÉES À L'INTENTION DES COMPAGNIES EXPLOITANT DES NAVIRES À PASSAGERS

Éléments communs des appels et des consignes en cas de situation critique

Le Groupe est convenu d'inclure les mesures énoncées dans le document MSC 91/7/1 concernant les éléments communs des appels et des consignes en cas de situation critique et certains membres du Groupe ont proposé un texte supplémentaire visant à promouvoir la participation des passagers aux appels et aux exercices.

Planification du voyage

Le Groupe a approuvé un certain nombre de modifications du paragraphe intitulé "Planification du voyage" rendant compte de la nécessité d'étudier les conditions dans lesquelles il faudrait apporter des changements au plan de route approuvé.

On peut s'attendre à ce que ces conditions soient définies lors de la révision de la résolution A.893(21). À l'issue de débats prolongés, le Groupe a approuvé le texte rendant compte de la nécessité de déterminer les conditions dans lesquelles des modifications du plan de route étaient compatibles avec

les principes de la compagnie. La CLIA a indiqué qu'elle allait examiner plus avant les pratiques de son secteur en ce qui concerne la gestion des ressources à la passerelle, car elle estimait que le mieux serait de considérer cette préoccupation comme une question d'adéquation et de respect de telles procédures et l'ICS a indiqué qu'elle était en train de passer en revue son guide des procédures à la passerelle.

Enregistrement des nationalités des personnes à bord

Rappelons que cette proposition avait été écartée lors du MSC.90.

Le Groupe a approuvé en général la proposition de la CLIA visant à enregistrer la nationalité des passagers, mais a estimé qu'il serait approprié de l'élargir pour qu'elle porte sur toutes les personnes à bord, car d'autres renseignements sont requis pour toutes les personnes aux termes de la règle III/27 de la Convention SOLAS, compte tenu des exemptions prévues dans cette règle, et d'ajouter une référence à cette règle pour identifier les prescriptions pertinentes de la Convention SOLAS pour lesquelles des recommandations supplémentaires étaient fournies.

Le Groupe a décidé qu'il faudrait modifier à l'avenir la règle III/27 de la Convention SOLAS pour y inclure la prescription sur l'enregistrement de la nationalité de toutes les personnes à bord et a recommandé au Comité d'envisager l'inclusion d'une rubrique correspondante dans le plan d'action à long terme.

Chargement des embarcations de sauvetage aux fins de la formation

Le Groupe a approuvé également la proposition de la CLIA de recommander aux compagnies de mettre en place une procédure selon laquelle il faudrait que, au moins tous les six mois, au moins une embarcation de sauvetage soit chargée de membres de l'équipage en nombre égal au nombre maximum autorisé d'occupants. Pour répondre à la préoccupation exprimée en séance plénière sur la sécurité du personnel prenant part à des exercices d'abandon du navire, le Groupe a inséré une référence à la circulaire MSC.1/Circ.1206/Rev.1 sur les mesures visant à prévenir les accidents mettant en cause des embarcations de sauvetage.

Format de la nouvelle recommandation

Ayant pris note de l'intention de la CLIA de présenter à l'OMI les résultats de ses travaux dans les domaines des opérations et de la gestion, et prévoyant de ce fait de nouvelles versions de la circulaire, le Groupe a proposé que celle-ci soit diffusée sous la cote MSC.1/Circ.1446/Rev.1 et remplace et annule la circulaire MSC.1/Circ.1446, sous réserve de l'approbation du Comité.

NOUVEAU RÉSULTAT NON PRÉVU CONCERNANT LA FORMATION DANS LE CAS DES NAVIRES À PASSAGERS

Le Groupe a examiné le document MSC 91/19/7, dans lequel les États-Unis proposaient d'inscrire à l'agenda biennal du Sous-comité STW et à l'ordre du jour du STW 44 un résultat non prévu concernant la formation dans le cas des navires à passagers.

Le Groupe a noté que :

- La proposition ne concerne pas uniquement le Costa Concordia, mais la sécurité des navires à passagers en général. Les États-Unis ont passé en revue une série d'enquêtes sur des accidents et de rapports d'inspection effectués au niveau mondial et remarqué que la compétence des membres de l'équipage continuait de poser des problèmes;
- Les prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications du personnel à bord des navires à passagers n'ont pas été modifiées depuis longtemps (Les amendements de 2010 à la Convention STCW ont concerné uniquement le regroupement des prescriptions en matière de formation dans le cas des navires rouliers à passagers avec celles qui s'appliquaient dans le cas des navires à passagers autres que les navires rouliers à passagers);
- Les États-Unis ont examiné la règle V/2 et la section A-V/2 et ont constaté que les prescriptions en matière de formation dans le cas des navires à passagers n'étaient pas harmonisées avec les autres prescriptions en matière de formation énoncées dans la Convention STCW, du fait qu'elles sont rédigées sous forme de liste de sujets et que certaines d'entre elles pourraient être redondantes. La norme devrait être élaborée et présentée sous forme de compétences en fonction des tâches et des responsabilités des gens de mer concernés; et
- Les prescriptions actuelles ne précisent pas les pièces justificatives à fournir.

Le Groupe a examiné le résultat proposé et décidé qu'il devrait être axé sur les prescriptions minimales en matière de formation et de qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et autres membres du personnel des navires à passagers (règle V/2 et section A-V/2) eu égard aux tâches et aux responsabilités des membres du personnel travaillant à bord de ces navires.

Le Groupe a remercié les États-Unis pour leur document et a décidé d'inviter le Comité à approuver l'inscription d'un résultat non prévu concernant la formation dans le cas des navires à passagers à l'agenda du Comité au-delà de la période biennale en vue de charger le STW 44 d'inscrire la question à l'ordre du jour provisoire du STW 45.

MISE À JOUR DU PLAN D'ACTION POUR LES TRAVAUX À LONG TERME RELATIFS À LA SÉCURITÉ DES NAVIRES À PASSAGERS

Le Groupe a recommandé au Comité d'inscrire trois nouveaux résultats escomptés et a invité le Comité à approuver le plan d'action actualisé pour les travaux à long terme.

Après examen du rapport du Groupe de travail, le Comité a adopté ses propositions.

PRESENTATION AUDIOVISUELLE DE L'ITALIE

Après l'examen en Plénière du rapport du Groupe de travail, l'Italie a fait une présentation audiovisuelle, présentation qui reprenait en partie les éléments du document MSC.91/7/7.

Cette présentation comprenait une reconstitution visuelle et auditive (partielle) de l'accident du COSTA CONCORDIA, vu de la passerelle du navire et basée sur les enregistrements du VDR : approche de l'île de Giglio et heurt du rocher «Le Scole». C'était assez réaliste et impressionnant. On pouvait remarquer qu'aucun des membres de l'État-major et de l'équipage présent à la passerelle ne semblait avoir conscience d'un danger. On notait également que les termes de la présentation étaient plutôt à porter au passif du Capitaine du navire.

VIII. Rendre obligatoire le Recueil sur la navigation polaire

Le Comité a chargé le Sous-comité DE de donner au projet de recueil sur la navigation polaire la structure proposée dans le document MSC 91/8/1, à savoir une partie générale, une partie sur les mesures de sécurité et une partie sur les mesures de prévention de la pollution, afin que le recueil puisse être adopté en vertu des instruments de l'OMI applicables et que les prescriptions ayant trait à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution puissent être modifiées indépendamment.

IX. Radiocommunications et recherche et sauvetage

Le nouveau module du GISIS, "Radiocommunications et recherche et sauvetage (COMSAR)", disponible depuis le 1^{er} décembre 2012, donne :

18. aux Gouvernements Membres la possibilité de saisir et de mettre à jour leurs renseignements sur les services de recherche et de sauvetage directement dans le GISIS.
19. aux parties intéressées un accès direct à des renseignements actualisés sur ces services.

X. Application des instruments par l'État du pavillon

Conjointement avec le Maroc et le Vanuatu, la France a présenté deux soumissions. On notera avec intérêt que, lors d'une pause, la Nouvelle-Zélande a proposé une participation à la France dans la mise au point de GlobalReg pour les navires à passagers hors SOLAS.

- document MSC 91/10/2 (France/Maroc/Vanuatu) : Mesures concrètes visant à faciliter la ratification des conventions de l'OMI au moyen d'une fonctionnalité supplémentaire dans l'actuel module du GISIS relatif à l'"État des instruments". Le Comité a approuvé cette proposition qui permettra le téléchargement de renseignements d'une longueur limitée sur les documents nationaux qui ont abouti à une ratification, sans qu'ils aient à être traduits.
- Ont soutenu l'Argentine, la Chine, Tuvalu.
- Ont refusé les Bahamas et le Panama.
- document MSC 91/10/3 (France/Maroc/Vanuatu) : Mise au point progressive des normes GlobalReg pour les navires non visés par les conventions, afin de pouvoir disposer de normes de sécurité à jour et harmonisées au niveau mondial.
- le Comité a chargé le FSI 21 d'élaborer dans un premier temps un instrument non obligatoire portant uniquement sur les règles communes et celles spécifiques aux navires à passagers non soumis aux conventions, pour examen par le MSC 92.
- Ont soutenu Afrique du Sud, Antigua & Barbuda, Argentine, Canada, Corée, Japon, Kenya, St Kitts et Nevis, Uruguay.
- Ont refusé Pays-Bas, Norvège, Panama.

XI. Normes de formation et de veille

(rapport sur les travaux du Sous-comité à sa 43^{ème} session)

Le Comité a approuvé

- la circulaire STW.7/Circ.19 sur les Directives révisées relatives aux examens médicaux des gens de mer.
- la circulaire MSC.1/Circ.1449 sur les Recommandations concernant les amendements obligatoires de ses règles I/7 et I/8 de la Convention STCW.
- la circulaire MSC.1/Circ.1450 sur les Recommandations pour les arrangements entre les Parties en vue de la reconnaissance des brevets (règle I/10 de la Convention STCW).
- la circulaire STCW.7/Circ.18 sur la formation à l'utilisation des systèmes ECDIS, la première phase des prescriptions d'emport d'ECDIS étant entrée en vigueur le 1er juillet 2012.
- la circulaire MSC-MEPC.7/Circ.8 sur les Directives pour l'application opérationnelle du Code ISM par les compagnies, le MEPC 64 ayant approuvé le texte révisé de cette circulaire.

XII. Sécurité de la navigation

(rapport sur les travaux de sa 58^{ème} session)

Le Comité a adopté :

- le nouveau dispositif de séparation du trafic "Aux abords d'Ijmuiden", en vigueur le 01/08/2013 à 00h00 UTC (circulaire COLREG.2/Circ.64).
- les amendements aux dispositifs de séparation du trafic existants suivants (circulaire COLREG.2/Circ.64) :
 1. "Au large de Texel", en vigueur le 01/08/2013 à 00h00 UTC;
 2. "Aux abords de Hoek Van Holland et au North Hinder", en vigueur le 01/08/2013 à 00h00 UTC;
 3. "Au large de l'île Rodsher" (effectif le 01/08/2013 à 00h00 UTC);
 4. "Au large d'Ouessant", y compris l'article 3 de la circulaire SN/Circ.232, en vigueur le 01/06/2013 à 00h00 UTC;
 5. "Dans le chenal de Santa Barbara", en vigueur le 01/06/2013 à 00h00 UTC;
 6. "Au large de San Francisco", en vigueur le 01/06/2013 à 00h00 UTC; et
 7. "Aux abords de Los Angeles – Long Beach", en vigueur le 01/06/2013 à 00h00 UTC;
- les nouvelles mesures d'organisation du trafic autres que des dispositifs de séparation du trafic et des amendements à des mesures existantes suivantes (circulaire SN.1/Circ.317) :
 1. une zone à éviter par les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 et une zone de mouillage interdit obligatoire pour tous les navires, mesures de protection associées pour la PSSA du banc de Saba, en vigueur le 01/06/2013 à 00h00 UTC;
 2. deux zones de prudence et une zone à éviter faisant partie d'un nouveau système d'organisation du trafic "Aux abords d'Ijmuiden";
 3. une zone de prudence, une route recommandée et une zone à éviter faisant partie d'un nouveau système d'organisation du trafic "À l'ouest de Rijnveld";
 4. des amendements à l'actuelle "Route en eau profonde menant à Ijmuiden";
 5. des amendements aux actuelles mesures d'organisation du trafic autres que les dispositifs de séparation du trafic "Aux abords de Hoek Van Holland et au North Hinder";
 6. des amendements à l'actuelle Route en eau profonde menant à Europort "Aux abords de Hoek Van Holland et au North Hinder";
 7. une zone à éviter recommandée au large de la côte de Ningaloo, en Australie occidentale, en vigueur le 01/06/2013 à 00h00 UTC;
 8. une mesure recommandée pour les navires qui traversent le dispositif de séparation du trafic et les zones de prudence dans le détroit de Singapour pendant les heures d'obscurité, en vigueur le 01/06/2013 à 00h00 UTC;
 9. des zones à éviter dans les eaux situées au large de la côte sud-est du Brésil, en vigueur le 01/06/2013 à 00h00 UTC;
 10. des routes recommandées et une ligne de séparation du trafic entre le DST "Au large de l'île Rodsher" et le DST "Au large de l'île Gogland", en vigueur le 01/06/2013 à 00h00 UTC;
 11. la suppression de l'actuelle Route en eau profonde située à l'intérieur des limites du DST qui relie l'île Gogland et l'île Rodsher, en vigueur le 01/06/2013 à 00h00 UTC.

- la résolution MSC.348(91) sur le nouveau système obligatoire de comptes rendus de navires "Dans la zone de Barents (SRS de Barents)", en vigueur le 01/06/2013 à 00h00 UTC (circulaire SN.1/Circ 318).

XIII. Marchandises dangereuses, cargaisons solides et conteneurs
(rapport sur les travaux de la 17^{ème} session du Sous-comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs (Sous-comité DSC)

Tous les amendements proposés seront examinés pour adoption lors du MSC 92.

XIV. Activités de coopération technique liées à la sécurité et à la sûreté maritimes

XV. Renforcement des capacités pour la mise en œuvre des nouvelles mesures

XVI. Évaluation formelle de la sécurité

XVII. Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires

Il n'y a pas eu de constitution d'un Groupe de travail lors de ce MSC 91, faute d'éléments nouveaux à prendre en compte. Mais il faut relever cependant un aspect étonnant de la norme ISO PAS 28007.

Le Comité :

- a rappelé qu'à sa dernière session, il avait reconnu que l'ISO serait la mieux placée pour élaborer des normes concernant les sociétés privées de sûreté maritime (PMSC) en suivant les orientations de l'OMI,
- a noté les renseignements fournis par l'ISO sur la publication de la nouvelle spécification 28007.
- a noté que le Comité technique 8 de l'ISO (TC 8) avait élaboré la spécification ISO/PAS 28007 dont un exemplaire avait été communiqué au Secrétariat pour diffusion aux États Membres, aux organisations internationales et aux ONG bénéficiant du statut consultatif.
- a invité les États Membres à porter la spécification PAS à l'attention des organismes nationaux de normalisation et invité les sociétés privées de sûreté maritime, les propriétaires de navires et autres parties prenantes à examiner et à utiliser cette spécification PAS selon qu'il conviendrait.

La France est alors intervenue sur le fait que la norme n'avait pas été communiquée et qu'il faudrait donc la conseiller sans l'avoir lue !

La réponse embarrassée du secrétariat s'est limitée à expliquer que cette norme était arrivée le vendredi matin (dernier jour de la session), et qu'elle n'avait pas été diffusée faute de temps. Cette norme, qu'il faut payer pour en avoir communication, n'a toujours pas été diffusée, mais cela n'apparaît pas dans le rapport final du Comité.

XIX. Mise en œuvre des instruments et questions connexes

XX. Programme de travail

Élément important de ce point de l'ordre du jour, la réforme de l'Organisation :

Le Comité a noté que le Conseil de l'OMI avait examiné et approuvé la restructuration des Sous-comités, qui réduira leur nombre de 9 à 7, la constitution d'un nouveau Sous-comité qui traiterait exclusivement des questions relatives à l'environnement, la constitution d'un Sous-comité chargé d'examiner les questions liées aux cargaisons (aussi bien liquides que solides), la fusion des Sous-comités NAV et COMSAR en un nouveau Sous-comité, la fusion des Sous-comités FP, DE et SLF en deux Sous-comités et le changement de nom du Sous-comité de l'application des instruments par l'État du pavillon. L'accueil de cette réforme a été très

réservé en raison du manque de clarté des nouvelles entités, que certains Sous-comités sont déjà très chargés, et qu'il leur sera très difficile de terminer leurs travaux sans accroître la durée de leurs sessions.

XXI. Élection du Président et du Vice-président pour 2013

Le Comité a élu à l'unanimité M. Christian Breinholt (Danemark) Président et M. Segar (Singapour) Vice-président pour 2013.

XXII. Divers

Ce point de l'ordre du jour a été l'occasion d'une belle passe d'armes entre les coauteurs du document relatant l'affaire du STOLT VALOR et les pays riverains du lieu de l'accident ainsi que leurs organisations locales, qui ont eu le dernier mot, en raison de l'heure tardive. Le parti pris de ces derniers, pour ne pas dire plus, laisse rêveur, et augure mal de l'application future des textes et lois sur les ports de refuge.

Préoccupations au sujet du non-respect des résolutions A.949(23) et A.987(24)

Dans le document MSC 91/21, l'ICS, BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO et l'IPTA s'inquiètent de ce que le Code d'enquête sur les accidents et les Directives de l'organisation sur les lieux de refuge, de même que les Directives de l'OIT/OMI sur le traitement équitable des gens de mer ne sont pas respectés, et demandent au Comité d'envisager des mesures supplémentaires appropriées suite à l'accident du Stolt Valor.

L'observateur de l'ICS, en présentant le document MSC 91/21, a indiqué que les coauteurs de ce document étaient préoccupés par le fait que certains des renseignements que le ROPME avait présentés dans le document qu'il avait soumis au MEPC 64 s'écartaient considérablement de la façon dont il percevait les événements tels qu'ils avaient été suivis par l'ICS et d'autres associations du secteur. Le ROPME et le MEMAC ont présenté un compte rendu détaillé de l'événement, ainsi que des observations au sujet de la teneur du document MSC 91/21.

La délégation du Libéria a rappelé que pendant le MEPC 64, elle avait pris la parole en réponse au document MEPC 64/INF.30 du ROPME et avait donné un aperçu de l'événement ayant mis en cause le Stolt Valor du point de vue de l'État du pavillon.

Un certain nombre de délégations d'États Membres, y compris des observateurs du secteur, ont aussi fait part de leurs points de vue sur la question. Le consensus général est que les États côtiers devraient faciliter la fourniture de lieux de refuge, que les gens de mer devraient être traités équitablement et qu'il faudrait tenir compte des directives pertinentes de l'OMI lors d'une intervention en cas d'accident.

Dernière à parler, la délégation de la République islamique d'Iran a appuyé les vues exprimées par le ROPME et le MEMAC.

Petit lexique :

ICS	<i>International Chamber of Shipping</i>
BIMCO	<i>Baltic and International Maritime Council</i>
INTERCARGO	<i>International Association of Dry Cargo Shipowners</i>
INTERTANKO	<i>International Association of Independent Tanker Owners</i>
IPTA	<i>International Parcel Tankers Association</i>
ROPME	<i>Regional Organization for the Protection of the Marine Environment (golfe Persique)</i>
MEMAC	<i>Marine Emergency Mutual Aid Centre (golfe Persique)</i>

Cdt F.X. PIZON, J.F. FAUDUET, membres de la délégation française



NOUVELLES SUR LA PIRATERIE - JANVIER 2013

Informations recueillies par le CV(H) Jean Fossati

LE JUGE SEYCHELLOIS NE GOÛTE PAS L'HUMOUR PIRATE.

La Cour suprême des Seychelles a reconnu lundi (5 novembre) 15 Somaliens coupables de piraterie et les a condamnés chacun à 18 ans de prison. Une peine plutôt sévère mais qui s'explique par les circonstances tout autant de fait que politiques.

L'attaque d'un tanker échoue.

Les pirates avaient attaqué en mer d'Arabie un tanker, le MV Sunshine. L'équipage du tanker n'avait dû sa liberté qu'aux mesures rapides prises par le capitaine du navire : retraite dans la citadelle, usage de canons à eau sur le skiff ... Mais surtout, il a eu un coup de chance. Un groupe naval américain était à proximité. Le porte-avions USS Stennis et son escorte (le ravitailleur USN Rainier et le croiseur lance-missiles USS Mobile Bay) alertés par le SOS se rapprochent, l'hélicoptère Seahawk prend l'air. L'intervention des militaires a stoppé l'attaque. Le tout étant filmé par hélicoptères (pour les preuves notamment) permettant notamment d'attester l'utilisation d'armes par les assaillants. Peu après, un hélicoptère SH-60S Seahawk de l'USS Kidd localisait un skiff pirate à côté d'un bateau de pêche iranien, l'Al Molai. Les pêcheurs signalèrent alors aux Américains qu'ils étaient retenus en otage. Les US intervinrent à nouveau faisant prisonniers les ravisseurs et libérant les pêcheurs.

C'était pour le fun, msieur le juge !

La tactique de défense des pirates était originale. Les pirates soutenaient qu'ils étaient tranquillement en train de pêcher en mer d'Arabie. Et que s'ils avaient tiré au lance roquette sur un tanker, c'était juste pour "le fun". Quant à leurs armes, c'était uniquement "pour leur propre protection". Le genre de plaisanterie qui apparemment n'a pas vraiment eu l'heur de plaire au juge Mohan Burh, selon la presse seychelloise. "Tirer avec un RPG en direction du pont d'un navire dans de telles circonstances ne peut pas vraiment être considéré comme une activité très fun" a rappelé le magistrat, non sans ironie. Quant à l'excuse de la pêche avec des amis iraniens, elle n'a pas plus retenu son attention. La peine de 18 ans n'est sans doute pas étrangère à cette stratégie de défense.



Les pêcheurs iraniens du Al Molai avaient été libérés par l'équipage de l'USS Kidd et les 15 pirates arrêtés (U.S. Navyphoto/Released)

Un cas très politique... également.

C'est la première fois que l'archipel des Seychelles juge un cas survenu aussi loin de sa zone naturelle et qui ne concerne pas directement des intérêts seychellois. Il faut dire aussi que ce cas était sensible. Le sauvetage du navire iranien avait été bruyamment mis en scène par les Américains à un moment

on ne peut plus sensible, de tension entre l'Iran et les États-Unis. On ne sera donc pas étonné si Barbara Nuland, la porte-parole du Département d'État US a salué officiellement cette condamnation. «*Nous apprécions le leadership régional des Seychelles sur la lutte contre la piraterie, comme le montre leur volonté de poursuivre et incarcérer les pirates somaliens, ainsi que l'hébergement d'un centre de coordination régional du renseignement à l'appui des poursuites futures contre les pirates. La condamnation marque un pas en avant pour la construction d'une réponse internationale forte et unie contre la piraterie de Somalie et pour la promotion de la liberté de navigation dans le monde entier.*» (Bruxelles2 - 07/11/12)

PIRATERIE :

LE COUP DE GUEULE DES ARMATEURS FRANÇAIS.

Les armateurs français protestent contre l'interdiction d'embarquer des gardes privés à bord des bateaux battant pavillon tricolore. Une exception en Europe.

Les armateurs français, et les gens de la mer en général, poussent un «coup de gueule» retentissant. Ils accusent les autorités françaises de les laisser démunis face aux pirates somaliens, en leur interdisant d'embarquer des gardes privés armés. Les armateurs menacent, si rien n'est fait, de faire passer leur flotte sous pavillon étranger. «*Ce qui se passe est incompréhensible*», tonne Francis Vallat, le plus virulent des invités d'un colloque de haut niveau* organisé mardi à Paris, à l'École militaire.

Pour Francis Vallat, ancien armateur, président du «Cluster maritime français» qui regroupe tous les métiers maritimes, les autorités françaises devraient «*autoriser immédiatement l'embarquement de gardes armés*». Or, dit-il, «*on traîne d'études en rapports parlementaires, et rien n'est fait.*»

Pour se faire entendre, Vallat révèle qu'«en réalité, des bateaux battant pavillon français utilisent des équipes de sociétés privées en toute illégalité. Le gouvernement est au courant et ferme les yeux. Le jour où il y aura des morts, on sera dans une situation juridique catastrophique.»

Éric Banel, délégué général d'Armateurs de France, avertit : «*Nos adhérents pourraient prochainement se dire: pourquoi garder le pavillon français ?*» Selon lui, les armateurs pourraient être tentés de faire passer leurs bateaux sous pavillon de pays européens, la France étant le seul État d'Europe, avec les Pays-Bas, à interdire la présence de gardes privés.

35 attaques de pirates en 2012 et cinq bateaux capturés.

L'ambassadrice Jocelyne Caballero, chargée du dossier de la piraterie au Quai d'Orsay, rappelle la position officielle : «*Il faut prendre garde dans ce domaine, aux transferts du public vers le privé.*» À l'heure actuelle, la règle est simple: les seuls gardes armés autorisés sur les navires de commerce sont ceux de l'armée française. Cette dernière fait un gros effort, reconnaissent les armateurs, «*mais entre un tiers et un quart de nos demandes ne sont pas satisfaites*» faute d'effectifs ou parce que les cargos décident au dernier moment de leurs trajets. Le nombre d'attaques diminue, selon la Force européenne navale chargée de la lutte contre la piraterie dans l'océan Indien: 35 depuis le début de 2012, contre 176 en 2011, et cinq bateaux capturés, contre 25 en 2011. Mais la fin proche de la mousson va relancer comme chaque année l'activité des pirates.

Pour les participants du colloque, la piraterie ne va pas disparaître. La présence de gardes armés, qui se généralise, apparaît aujourd'hui comme la panacée. Aucune attaque contre un navire défendu n'a réussi jusqu'à présent. La France reste pourtant hostile aux privés. Non seulement elle les interdit sur les navires battant pavillon tricolore, mais elle refuse également de délivrer des

licences aux sociétés de protection privées françaises, souvent fondées par d'ex-militaires de haut niveau, anciens du GIGN ou des commandos de la marine. Ceux qui veulent travailler doivent s'enregistrer à Madagascar ou à Djibouti. Résultat, s'irrite Francis Vallat, «ce marché, en pleine expansion, est monopolisé par les sociétés étrangères, surtout britanniques». (*Le Figaro* 15/11/12) * Organisé par l'association régionale Île-de-France des auditeurs de l'Institut des Hautes études de la Défense Nationale (IHEDN).

"NOUS DEVONS ISOLER LES MENEURS DE PIRATERIE ET LES BAILLEURS DE FONDS".

C'est ce qu'a déclaré le chef de la mission de l'ONUSD (United Nations Office on Drugs and Crime) au terme d'une visite régionale qui s'est achevée à l'île Maurice le 23 novembre.

Après avoir visité les Seychelles, le Kenya et la Somalie, le directeur exécutif de la mission anti-piraterie de l'ONUSD, Yury Fedotov, a terminé sa tournée régionale le 23 novembre à l'île Maurice. Lors de sa visite en Afrique de l'Est, le chef de l'ONUSD s'est entretenu de la lutte contre la piraterie avec les chefs d'État et les ministres concernés. Des réunions ont également eu lieu avec des experts locaux de la criminalité et de lutte contre la piraterie organisée, les prisons ont été inspectées ainsi qu'une académie de formation.

«Si nous voulons lutter contre la piraterie, il faut briser les groupes criminels, identifier et isoler les meneurs et les financiers, perturber leurs transferts de fonds avec les services de police en coordination transfrontalière. Le rôle de l'ONUSD est de soutenir la chaîne de justice pénale. Nous reconnaissons également qu'il n'y a pas de piratage sans pirates. En conséquence, en aval, nous avons besoin d'un plaidoyer fort des dirigeants communautaires et autres en Somalie pour empêcher les jeunes hommes de se tourner vers le détournement de navires», a déclaré M. Fedotov à l'issue de la mission anti-piraterie.

La mission de dix jours a été entreprise pour acquérir une meilleure compréhension de la nature complexe de la piraterie et de son impact sur les pays d'Afrique de l'Est. Sa visite a également concerné l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime et les liens existant avec la piraterie, qui sape les économies locales et dont les fonds illicites servent à financer d'autres crimes.

Au cours des quatre dernières années, l'ONUSD a investi 55 millions de dollars dans le programme de lutte contre la piraterie, en conformité avec les normes des droits de l'homme, en Afrique de l'Est. Ce programme inclut la coopération régionale dans la tenue de procès équitables et assurer, l'emprisonnement en toute sécurité des pirates, notamment en Somalie.

A l'île Maurice, M. Fedotov a eu des entretiens avec le Président de l'île Maurice, Kailash Purryag. Il a remercié le Président pour son engagement à lutter contre la piraterie et a exprimé l'espoir que les personnes soupçonnées de piraterie seraient poursuivies devant les tribunaux mauriciens. Suite à sa rencontre avec le Président Purryag, M. Fedotov a rencontré Arvin Boolell ministre des Affaires étrangères et a souligné l'importance pour les pays de la région qu'ils partagent le fardeau de la poursuite et de la détention des pirates condamnés.

L'ONUSD a formé un partenariat solide avec le gouvernement de Maurice, en favorisant les échanges de connaissances entre les procureurs, organisant en collaboration avec Interpol des formations à l'analyse des renseignements provenant des cas de piraterie dans le pays. Il s'agira également de faciliter des réunions de haut niveau entre l'île Maurice et le Puntland, une région de la Somalie, pour discuter du programme de transfert des pirates inculpés. (*Malango Actualités* 26/11/12)

UNE PIRATERIE EN CHUTE LIBRE DEPUIS 4 ANS. DERNIER BILAN.

Au dernier bilan (dressé fin novembre par l'opération européenne anti-piraterie Eunavfor Atalanta), il restait ainsi seulement **5 navires aux mains des pirates (*) et 140 otages (136 si on prend en compte la libération des marins sud-coréens)** contre une trentaine de navires et plus de 700 marins prisonniers il y a deux ans. Les pirates n'arrivent pas à regarnir leur «stock» et semblent manquer d'équipes. **Le nombre d'attaques en 2012 a aussi chuté de façon très nette.** Alors qu'il y avait près de 200 attaques dans les années précédentes (163 en 2009, 174 en 2010, 176 en 2011), le chiffre actuel de 2012 est seulement de 34 attaques. Et on assiste à la diminution conséquente du nombre de navires piratés : de 46 et 47 respectivement en 2009 et 2010, il chute de moitié en 2011 et se réduit encore pour l'année 2012 à 5. Le taux de « succès » de la piraterie est ainsi passé de 1 sur 4 en 2009-2010 à 1 sur 6 en 2011-2012.

Précisons enfin que, depuis 2009, les Forces européennes d'Eunavfor ont aussi assuré l'escorte de 166 navires du PAM et 128 navires de l'AMISOM. Ce qui a permis notamment aux Forces de l'Union africaine en Somalie d'être ravitaillés en permanence.

(*) *Le MV ICEBERG 1 battant pavillon panaméen, capturé le 29 mars 2010. Le MV ALBEDO battant pavillon malaisien, capturé le 25 Novembre 2010. Le MV ROYAL GRACE battant pavillon panaméen, capturé le 2 mars 2012. Le FV NAHAM 3 battant pavillon d'Oman, capturé le 26 mars 2012. Le MV SMYRNI battant pavillon libérien, capturé le 10 mai 2012. (Bruxelles2 - 03/12/12)*

NOUVELLE RÉGLEMENTATION SUR LA PRÉSENCE DE GARDES ARMÉS SUR LES NAVIRES.

Les navires transportant des armes ou des gardes armés ne seront plus autorisés à pénétrer dans les eaux kenyanes à moins de fournir l'attestation de l'État de leur pavillon qui les autorise à être armés, a annoncé l'autorité maritime kenyane.

Le responsable du centre de coordination et de sauvetage de la KMA (Kenyan Maritime Authority), Dave Muli a déclaré au quotidien kényan The Star que la mesure vise à rationaliser les opérations maritimes et de contrôler la prolifération des armes légères dans le pays se référant à la loi sur les armes à feu.

«Les navires venant au Kenya armés ou ayant des gardes armés pourront demander un permis temporaire auprès du commissaire de police, mais selon les nouvelles directives les navires devront apporter la preuve qu'ils sont autorisés (par les autorités de leur pays d'origine, ndlr)», a-t-il dit.

Certains navires ont été contraints d'avoir recours à des gardes privés pour faire face aux détournements de navires par les pirates dans l'océan Indien. Mais la KMA estime que la piraterie étant maintenant réduite, les navires qui viennent seront tenus d'avoir un permis pour les personnels de sécurité des navires présents à bord. On a effectivement observé une forte baisse des actes de piraterie au cours des derniers mois. Cela ne veut pas dire pour autant que tout risque est écarté. L'opération européenne anti-piraterie Atalanta a malgré tout recensé 34 attaques sur les 11 premiers mois de 2012. Les années précédentes, on en comptait entre 160 et 180.

«Le gouvernement kenyan a dû reconsidérer la façon de pratiquer avec le nouveau phénomène qui appelle à de nouvelles réglementations pour faire face aux navires transportant des escortes armées dans les eaux kenyanes» ont expliqué les autorités.

Le gouvernement kenyan se trouve pris entre deux feux, d'un côté la lutte anti-piraterie qui a amené les navires marchands à s'armer et de l'autre le terrorisme intérieur lié aux shebbab somaliens. Le pays est régulièrement l'objet d'attentats sanglants. Vendredi soir, une grenade lancée en représailles contre des fidèles qui sortaient d'une mosquée dans un quartier majoritairement somali de la capitale kényane a fait trois morts et 15 blessés. Mercredi, une explosion survenue près d'une base militaire du même quartier avait déjà fait huit blessés.

Ces nouvelles mesures pourraient malgré tout embarrasser les navires de certains pays. Si les États-Unis et la Grande-Bretagne ont officiellement autorisé la présence de gardes armés privés à bord des navires, ce n'est pas le cas pour tous ceux qui croisent dans cette zone qui reste risquée. La France, par exemple ne l'a pas fait même si l'on sait qu'il y a déjà des gardes armés sur des navires sous pavillon français. Le journal "Le Marin" le révélait dans son édition du 22 novembre. «La présence de gardes armés privés sur des navires battant pavillon français a été reconnue publiquement par Francis Vallat, le président du Cluster maritime français : «Des bateaux battant pavillon français utilisent des sociétés privées en toute illégalité. Le gouvernement est au courant et ferme les yeux. Le jour où il y aura des morts, on sera dans une situation juridique catastrophique».

La présence de gardes armés à bord des navires marchands a été très controversée après la diffusion sur internet d'une vidéo montrant la violence avec laquelle certaines interviennent. (*Malango Actualités* 08/12/12)

Le journal "Le Marin" le révélait dans son édition du 22 novembre. «La présence de gardes armés privés sur des navires battant pavillon français a été reconnue publiquement par Francis Vallat, le président du Cluster maritime français : «Des bateaux battant pavillon français utilisent des sociétés privées en toute illégalité. Le gouvernement est au courant et ferme les yeux. Le jour où il y aura des morts, on sera dans une situation juridique catastrophique».

La présence de gardes armés à bord des navires marchands a été très controversée après la diffusion sur internet d'une vidéo montrant la violence avec laquelle certains interviennent. (*Malango Actualités 08/12/12*)



La société brestoise KSI, basée à Brest, n'exerce officiellement qu'une prestation de consultant, faute de possibilités légales sous droit français d'employer des gardes privés © Le Marin

L'UKRAINE PART (ENFIN ?) EN GUERRE CONTRE LES PIRATES.

Cela fait tant de fois que cette participation a été annoncée qu'il faut être prudent, mais l'Ukraine pourrait envoyer en 2013 un navire dans l'océan Indien pour participer à la lutte anti-piraterie.

Le vice-amiral Yuriy Ilyin - qui commande la flotte ukrainienne - l'a confirmé, courant décembre, lors d'une conférence sur la sécurité maritime aux Émirats Arabes Unis.

C'est la frégate Hetman Sahaidachnyi (U-130) (*) - la seule frégate de la marine ukrainienne - qui sera envoyée sur place. Elle devrait être intégrée à l'opération Ocean Shield de l'OTAN a-t-il affirmé. Selon sa fiche technique, elle peut atteindre à pleine vitesse 32 nœuds, est servie par 180 marins, et dispose à bord d'un hélicoptère Ka-27. (*Bruxelles 2 16/12/12*)

(*) Construite en Ukraine, après la fin de l'URSS, elle est du type Krivak soviétique.



UN NAVIRE DANOIS SECOURU DE JUSTESSE DES PIRATES PAR DES COMPATRIOTES.

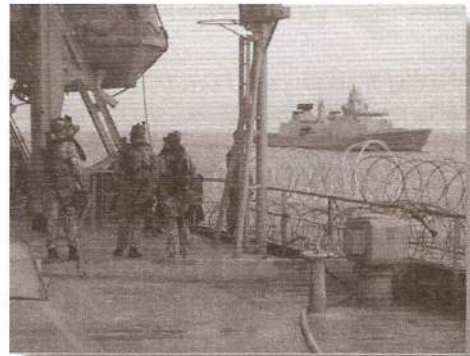
Le navire de transport danois *MV Torm Kristina* a manqué de peu, samedi (15 décembre), de se faire détourner par des pirates. Alors qu'il était en route pour le port de Mascate (Oman) pour une visite logistique, deux skiffs pirates ont fait leur apparition.

Comme le veulent les Best Practices, l'équipage s'est réfugié dans la citadelle et a tout de suite envoyé un message de détresse. Le HDMS *Iver Huitfeldt* a été chargé de lui porter assistance. Cette frégate danoise - qui opère actuellement sous pavillon de l'OTAN dans le cadre de l'opération Ocean Shield -, effectuait alors une visite au port de Muscat. Au bout de seulement 3 heures et 90 milles nautiques, le bâtiment danois était sur place.

À la vue de la frégate approchant, les pirates semblent ne pas avoir demandé leur reste. Et ils ont fui réalisant qu'il leur était impossible de prendre le contrôle du bateau. Une équipe d'arraisonnement de l'*Iver Huitfeldt* est ensuite montée à bord afin de s'assurer qu'aucun pirate n'était resté à bord du navire de transport.

Aucune équipe de protection ne se trouvait à bord au moment des faits, mais celle-ci était en route a déclaré le Vice-président de l'entreprise de trans-

port Torm. «*Torm ne traverse jamais le golfe d'Aden sans gardes à bord*» a-t-il assuré. De son côté, le vice-amiral Christian Canova, commandant en chef adjoint du Commandement Maritime de l'OTAN a une nouvelle fois insisté sur l'adoption des Best Management Practices (BMP). «*Lorsque les Best Management Practices, telles que les citadelles, sont en vigueur à bord des navires marchands, nous sommes capables de réagir rapidement et de dissuader les pirates*», a-t-il déclaré. (*Bruxelles 2 - 17/12/12*)



L'équipe d'arraisonnement danoise à bord du MV Torm Kritina (Crédit : Otan)

TENTATIVE AVORTÉE DE CAPTURE D'UN NAVIRE À BOSSASO.

L'histoire balbutierait-elle ? Les soldats du Puntland qui avaient... pris en otage le MV Daesan, un navire coréen chargé de ciment, qu'ils étaient sensés garder, ont été ramenés à la raison et... à la maison mercredi (19 décembre). Ils ont ainsi remis le cap sur le port d'origine, Bossaso, ont annoncé les médias locaux comme Garowe Online, sous bonne escorte, deux navires des gardes-côtes les accompagnant.

Le navire nord-coréen chargé de ciment avait été intercepté le mois dernier dans les eaux du Puntland en train de polluer la baie. Et il était depuis plusieurs semaines assigné à résidence dans le port de Bossaso, sous bonne garde. Enfin, du moins, le croyait-on. Mardi (18 décembre), à la faveur d'une relève, dans la nuit, l'équipe de 8 soldats qui était affectée à la garde a décidé de changer de bord, de capturer le navire et son équipage de 33 hommes. Les soldats ordonnèrent de quitter le port. Mais «après plusieurs heures en mer» et des discussions entre certains des «soldats-ravisseurs» et les autorités du Puntland, ils seraient revenus sur leur décision. Ils seront traduits en justice promettent les autorités de cette région autonome de Somalie, qui n'exclut pas que des «pirates» aient été mêlés de près ou de loin à cette tentative (*).

Cet épisode n'est pas sans rappeler la naissance de la piraterie dans cette région qui avait vu certains des gardes-côtes somaliens devenir pirates le jour où le programme de formation de l'ONU s'est arrêté. Il illustre également toute la difficulté de former des gardes-côtes dans un pays qui n'est pas encore stabilisé. Rétrospectivement, la méfiance de certains pays européens qui ne voulaient pas former de gardes-côtes somaliens pourrait s'en trouver justifiée. La mission EUCAP Nestor, en cours de déploiement, n'a d'ailleurs reçu pour mandat, en Somalie, que de former une police côtière, à même de traquer les camps de pirates, plutôt qu'une police en mer comme dans les autres pays de la région (Kenya, Seychelles).

(*) On peut aussi avoir une autre explication que l'équipage ait soudoyé les gardiens pour être «enlevés», ce qui pouvait leur rendre ainsi leur liberté. Mais ceci c'est du roman sans doute. (*Bruxelles 2 20/12/12*)

CINO INDIENS ENLEVÉS PAR DES PIRATES SUR UN PÉTROLIER AU LARGE DU NIGERIA.

Des pirates ont attaqué un pétrolier au large du Nigeria et enlevé cinq membres indiens de l'équipage, a-t-on appris mercredi dans un communiqué de la société Medallion Marine, en charge du navire SP Brussels.

«*Lundi 17 décembre, des pirates lourdement armés ont abordé le bateau qui se trouvait à 40 milles (65 km) du Delta du Niger*», une région pétrolière du sud du Nigeria, a déclaré mercredi le porte-parole de l'entreprise, Martin Baxendale, dans un communiqué.

«*Les pirates ont saccagé le bateau, à la recherche d'effets personnels et ils ont emmené cinq membres de l'équipage avec eux en partant*», a ajouté

M. Baxendale, avant de préciser à l'AFP dans un email que les otages sont tous des ressortissants indiens. Selon le communiqué, le reste de l'équipage est en sécurité et le bateau est arrivé dans le port de Lagos, la capitale économique du Nigeria. "Tout est mis en œuvre pour s'assurer du retour des membres de l'équipage sains et saufs", affirme le communiqué. L'entreprise a dit travailler en étroite collaboration avec les autorités locales, mais le porte-parole de la marine nigérienne n'était pas joignable dans l'immédiat pour commenter l'incident. (...)

Les expatriés restent (...) la cible de bandes organisées qui pratiquent des enlèvements pour obtenir des rançons.

Aussi, le BMI (Bureau Maritime International) considère le golfe de Guinée, qui englobe les eaux béninoises, togolaises et nigériennes, comme une zone de piraterie de plus en plus active. (AFP/Marine & Océans 19/12/12)

DES PIRATES CAPTURENT QUATRE MARINS AU LARGE DU NIGERIA.

Le supply ship Asso Ventura, géré par la société, Augusta Off-shore, basée à Naples, a été attaqué dimanche à environ 40 milles au large de l'État de Bayela, au Nigeria.

«Les pirates, équipés d'armes à feu, ont abordé un bâtiment de soutien à l'offshore et capturé quatre membres de l'équipage» a indiqué dimanche le centre de reporting du Bureau Maritime International. Le centre a précisé qu'«il n'y avait eu aucun blessé et que le navire avait pu continuer sa route vers un port.» (World maritime news 25/12/12)



LE MV ICEBERG 1 LIBÉRÉ.

Après plusieurs jours de blocus, et une tentative ratée, les forces de la police maritime du Puntland ont réussi à libérer aujourd'hui (23 décembre), les 22 membres de l'équipage du MV Iceberg 1 retenus à bord de leur navire près du village côtier de Gara'ad dans la région de Mudug, précise un communiqué des autorités de cette province autonome de Somalie. Après 2 ans et 9 mois de captivité, les marins présentent «des signes de torture physique et de maladie» précise-t-il. Ils reçoivent actuellement des «soins médicaux et de l'alimentation».

Abandonné par son propriétaire.

Battant pavillon panaméen, le MV Iceberg 1 qui appartient à la compagnie Azal Shipping & Cargo de Dubai, avait été capturé dans le golfe d'Aden par les pirates le 29 mars 2010. C'était le plus ancien des navires encore aux mains des pirates. Et on ne peut pas dire qu'il ait suscité un grand intérêt de la part de son propriétaire. Celui-ci a non seulement refusé de verser la rançon demandée, mais aussi stoppé tout versement de la paie aux familles des marins détenus. Le gouvernement indien sollicité à son tour par les familles des marins détenus a également refusé de verser la rançon.

Un équipage réduit à 22 marins.

L'équipage se composait à l'origine de 24 marins : 9 Yéménites, 6 Indiens, 4 Ghanéens, 2 Soudanais, 2 Pakistanais, 1 Philippin. Et selon la base de données d'Eunavfor ils n'étaient plus que 22 au début de l'année 2012. L'un d'entre eux (un Yéménite) serait décédé durant sa détention (suicide ou meurtre). On ne connaît pas le sort du dernier (erreur de comptage, libération anticipée ou autres décès). Les membres survivants étaient jusqu'à encore récemment, dispersés et détenus en plusieurs endroits du territoire ou sur des navires. Ils ont été regroupés récemment sur leur navire.

Un blocus entamé le 10 décembre.

Qu'est-ce qui a décidé les forces du Puntland à agir et à entamer le 10 décembre un blocus du navire? Une première tentative a échoué le 11 décembre faisant 3 morts parmi les pirates et 4 blessés parmi les Forces du Puntland.

Samedi (22 décembre), selon Garowe Online, les Forces de la police maritime (PMPF) avaient investi le village de Gara'ad, longtemps place forte des pirates «sans rencontrer de résistance». Manquant de vivres et nourritures, les ravisseurs avaient ainsi libéré deux otages.

Un p'tit coup de pouce ?

Les Forces locales pourraient avoir reçu de l'aide en termes de renseignement - notamment par les différents avions de patrouille maritimes des Forces de coalition anti-piraterie (Eunavfor et Ocean Shield) qui survolent la zone - voire également de l'aide de Forces sur mer ou à terre dont le nombre et la nationalité restent encore à préciser. (Bruxelles 2 23/12/12)

LA MARINE CHINOISE A ESCORTÉ QUELQUES CINQ MILLE NAVIRES DE COMMERCE CHINOIS ET ÉTRANGERS DEPUIS QUATRE ANS.

Le 26 décembre verra le quatrième anniversaire de la mission d'escorte de la marine chinoise dans le golfe d'Aden et dans les eaux au large de la Somalie. Depuis quatre ans, la marine chinoise y a envoyé 13 groupes pour assurer sa mission de protection maritime, soit 34 navires, 28 hélicoptères et quelques dix mille soldats. Elle a accompli 500 missions de protection pour presque 5 000 navires de commerce dont la moitié était des navires étrangers. De plus, la marine chinoise a réussi à porter secours à 60 navires de commerce, à convoier quatre navires d'alimentation du World Food Programme (WFP), et à assurer la sécurité des navires et des personnes à cent pour cent.

Le fait que la flotte de navires de la marine chinoise escorte les navires de commerce de tous les pays, dans le golfe d'Aden et les eaux somaliennes, représente la mise en pratique par la marine chinoise de la construction d'«un monde harmonieux», d'«un océan harmonieux». Maintenant, grâce au partage des informations, la flotte de la marine chinoise a mis en place un réseau efficace de renseignement dans le golfe d'Aden et les eaux somaliennes, et établi des hotlines avec les marines étrangères et les navires de commerce. (Radio Chine International 25/12/12)

LES DEUX MILITAIRES ITALIENS POURSUIVIS POUR MEURTRE SONT REPARTIS EN INDE.

Les deux militaires italiens, poursuivis par la justice en Inde pour avoir tué par erreur des pêcheurs, sont repartis jeudi vers ce pays après avoir obtenu de la justice indienne un permis spécial pour passer les fêtes en famille, a annoncé la marine militaire. Massimiliano Latorre et Salvatore Gironne sont partis pour l'Inde à bord d'un avion de l'armée de l'air qui a décollé vers 16H00 GMT de l'aéroport militaire romain de Ciampino, et devraient arriver à destination après un vol de 11 heures.

"Nous retournons en Inde en respectant la parole donnée, confiants dans la justice" indienne, ont-ils déclaré avant d'embarquer, selon le communiqué de la marine militaire.

Les deux militaires avaient été autorisés le 20 décembre par un tribunal indien à venir passer quinze jours en Italie.

Les deux hommes, chargés de la sécurité sur un pétrolier italien, avaient tiré le 15 février sur deux pêcheurs indiens qu'ils avaient pris pour des pirates, au large des côtes du Kerala (sud-ouest de l'Inde).

Les marins étaient déployés sur le navire en vertu d'une loi adoptée par l'Italie dans le cadre de la lutte contre la piraterie dans l'océan Indien.

Pour obtenir ce permis spécial, les deux marins avaient dû déposer une caution de 60 millions de roupies (1,1 million de dollars) dans une banque et promettre de retourner en Inde.

Avant leur départ pour l'Inde, les deux militaires ont été entendus par le parquet de Rome à propos des événements du 15 février dernier. A aucun moment les deux hommes n'avaient envisagé de ne pas retourner en Inde, ont affirmé leurs familles, citées par les médias.

"Ils tiennent leur parole et ils rentreront en Inde avec l'espoir que l'affaire finisse rapidement", avait dit mercredi la femme de Salvatore Gironne.

Les deux hommes sont dans l'attente d'un procès en Inde. Ils attendent également une décision judiciaire indienne concernant la compétence juridique dans cette affaire, l'Italie soutenant qu'il lui revient de juger ses deux militaires car ils agissaient dans le cadre de Conventions internationales de lutte contre la piraterie. (AFP/Marine & Océans 03/01/13)

AMENDEMENTS À MARPOL V

EN VIGUEUR AU 01.01.2013

Faisant suite aux commentaires par le Cdt Philippe SUSSAC, nous publions un tableau récapitulatif de ces amendements

Type of garbage	Ships outside special areas	Ships within special areas	Offshore platforms (more than 12nm from land) and all ships within 500m of such platforms
Food waste comminuted ¹ or ground	✓ 3nm from the nearest land, en route and as far as practicable	✓ 12nm from the nearest land, en route and as far as practicable	✓
Food waste not comminuted or ground	✓ 12nm from the nearest land, en route and as far as practicable	●	●
Cargo residues ¹ not contained in wash water	✓ 12nm from the nearest land, en route and as far as practicable	●	●
Cargo residues ² contained in wash water	✓ 12nm from the nearest land, en route and as far as practicable	✓ 12nm from the nearest land, en route, as far as practicable and subject to two additional conditions ³	●
Cleaning agents and additives ¹ contained in cargo hold wash water	✓	✓	●
Cleaning agents and additives ¹ in deck and external surfaces wash water	✓	✓	●
Carcasses of animals carried on board as cargo and which died during the voyage	✓ Permitted as far from the nearest land as possible and en route	●	●
All other garbage including plastics, synthetic ropes, fishing gear, plastic garbage bags, incinerator ashes, clinkers, cooking oil, floating dunnage, lining and packing materials, paper, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse	●	●	●
Mixed garbage	When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply		

1 : comminuted: solid materials are reduced in size, by crushing, grinding and other processes

2 : These substances must not be harmful to the marine environment

3 : According to regulation 6.1.2 of MARPOL Annex V the discharge shall only be allowed if :

(a) both the port of departure and the next port of destination are within the special area and the ship will not transit outside the special area between these ports (regulation 6.1.2.2); and

(b) if no adequate reception facilities are available at those ports (regulation 6.1.2.3).

Discharge permitted : ✓ Discharge prohibited : ●

PARTICIPATION DE L'AFCAN AUX SESSIONS DE L'OMI EN 2013

L'AFCAN participera, à l'OMI, aux sessions suivantes :

04 - 08 mars	SOUS-COMITÉ DE L'APPLICATION DES INSTRUMENTS PAR L'ÉTAT DU PAVILLON (FSI) - 21 ^{ème} session	M. FAUDUET
18 - 22 mars	SOUS-COMITÉ DE LA CONCEPTION ET DE L'ÉQUIPEMENT DU NAVIRE (DE) - 57 ^{ème} session	Cdt PORTAIL
29 avril - 3 mai	SOUS-COMITÉ DES NORMES DE FORMATION ET DE VEILLE (STW) - 44 ^{ème} session	M. FAUDUET
13 - 17 mai	COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN (MEPC) - 65 ^{ème} session	M. TYL
12 - 21 juin	COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME (MSC) - 92 ^{ème} session	Cdt PIZON
2 - 6 septembre	SOUS-COMITÉ DE LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION (NAV) - 59 ^{ème} session	M. TYL

LE CODE ISM A 20 ANS, LE SAVIEZ-VOUS ?

PAGE du Code ISM N° 29

EN EFFET LES PREMIERS DRAFTS DU CODE DATENT DE 1992/93 : 20 ANS APRÈS, OÙ EN SOMMES-NOUS ?

Présenté comme inspiré de la norme ISO 9002, les premiers drafts du Code ont commencé à circuler au début des années 90. Les normes ISO n'étaient pas très vieilles non plus à l'époque et à franchement parler, le Code ISM n'a vraiment pas grand-chose à voir avec elles.

Je me souviens encore de diverses tentatives de rapprochement entre les normes de qualité et celles de sécurité et notamment celles d'un des pionniers du secteur comme Alain Michel CHAUVEL du BV qui avait quand même l'avantage d'avoir tout compris avant tout le monde.

Aujourd'hui, regardez cinq minutes les normes en vigueur comme ISO 9001 version 2008 et le Code ISM version 2008, à part les éléments clés d'un système de management (ce qui nous aide lors de l'intégration des systèmes) il n'y a pas d'autres correspondances réelles.

En effet, bizarrement les normes de qualité se sont limitées à la satisfaction des demandes du client et n'ont que timidement inclus quelques exigences de conditions de travail. Alors que le Code ISM n'a lui jamais parlé de qualité du service rendu au client (le chargeur), sauf peut-être à exiger des mesures qui assurent un peu plus l'arrivée à bon port du navire et de sa cargaison.

C'est un fait, avant de mettre en place des normes de sécurité devant assurer justement la sécurité des conditions de travail, l'industrie s'est acharnée à définir des normes de respect des exigences du client : les normes qualité. En bon français populaire on appelle cela mettre la charrue avant les bœufs. Il m'est d'ailleurs arrivé, au début de la mise en œuvre du Code ISM, d'avoir des difficultés à expliquer à des armateurs occasionnels qu'il était nécessaire de mettre place des mesures de sécurité APRÈS qu'ils aient déjà mis en place des mesures de qualité dans leur entreprise. Il est vrai que pour ces gens qui étaient de véritables entrepreneurs, la logique de notre démarche ne sautait pas vraiment à leurs yeux.

Nous devons reconnaître qu'encore une fois, les Anglo-saxons nous ont ouvert la voie et ne se sont pas arrêtés à la qualité uniquement. Aujourd'hui personne n'est étonné de parler du standard OHSAS qui structure un management des conditions de travail alors que ce nom barbare (Occupational Health and Safety Assessment Series) cache un standard mis au point par les Britanniques.

Après les normes qualité et environnement (ISO 14001), il est courant aujourd'hui de se baser sur OHSAS 18001 pour les conditions de travail dans tous les secteurs y compris le maritime. Le BIT (ILO) avait bien préparé une norme ILO-OSH 2001 mais qui a toujours l'inconvénient de viser des normes nationales... au train où vont les États exsangues aujourd'hui... ce n'est pas demain la veille ! Une tentative d'AFNOR de permettre une certification par entreprise n'a semble-t-il pas eu le succès nécessaire. En effet, et ne l'oublions pas, il s'agit ici de «business» que ce soit pour les instituts de normalisation comme ISO ou BSI mais surtout pour les certificateurs qui ont trouvé là une sacrée source de profit.

Reconnaissons aux normes «satisfaction du client» le statut de pionniers des systèmes de management modernes mais soyons réalistes depuis les années 2005 nous sommes quelques-uns à insister pour simplifier un peu tout cela. J'avais moi-même proposé le standard E3S (Environnement, Sécurité, Sûreté et Satisfaction du client) qui n'a intéressé que peu de monde (j'ai quand même rencontré les responsables QSE de SANOFI AVANTIS) tandis que BSI – encore les Anglo-saxons – sortaient le PAS 99 en 2006. J'avoue qu'étant occupé ailleurs, et vu l'enthousiasme des industriels, je l'ai un peu regardé de loin tout en approuvant l'initiative. Je ne suis pas du tout une référence dans les

systèmes de management et j'attendais un peu de voir les réactions de ceux qui en vivent.

Nous sommes en 2013 et les normes ISO, ISM ou ISPS continuent à vivre en parallèle.

Où en sommes-nous avec le Code ISM d'abord et son interaction avec les autres systèmes ensuite ?

ÉVOLUTION DU CODE ISM

Après l'obligation d'appliquer le Code ISM pour la navigation internationale à partir de 2002, une étude sur son impact a été menée par l'OMI avec le succès que l'on connaît : enquête mal préparée et résultats limités (seuls ceux qui y croyaient ont répondu etc...). Cependant des modifications nécessaires ont rapidement été apportées au Code. Ce sont surtout des clarifications comme la gestion des risques, la gestion des situations d'urgence potentielles ou celle des équipements critiques avec en complément, des précisions comme la périodicité des audits ou la redéfinition de certains termes litigieux.

Par contre lorsqu'il s'agit de modifications plus importantes dans les exigences elles-mêmes, certains des membres de l'OMI sont toujours debout sur les freins car pour eux toute modification est un coût supplémentaire pour leurs armateurs.

En ce moment, le Sous-comité STW en charge de l'évolution du Code ISM étudie un futur amendement comprenant les dispositions suivantes pour une adoption fin 2013 :

1. Le groupe de travail associé au Sous-comité envisage un nouveau paragraphe au chapitre 6 du Code ISM invitant la compagnie à assurer que le navire a un **effectif approprié** pour couvrir «la sécurité dans tous les aspects des opérations du navire» en se référant à la Résolution A 1047 de décembre 2011. La rédaction de ce paragraphe ne semble pas avoir été facile. La Résolution ci-dessus n'est qu'une recommandation mais le Code ISM est obligatoire. Ce qui est en question finalement c'est la décision d'effectif (le safe manning crew) qui était, il est vrai, jusque maintenant une insulte à la raison. Chacun sait que l'armateur propose un effectif que le pavillon valide ensuite.... La Résolution A1047 détaille toutes les conditions que l'administration doit prendre en compte avant de valider. C'est un point clé, en effet si le pavillon valide un effectif, cet effectif est supposé conforme à la SOLAS et la compagnie peut se couvrir derrière son SMS, sans être obligée de prouver qu'elle «**assure la sécurité dans tous les aspects des opérations du navire**».

En conclusion je suis d'accord avec certains membres de l'OMI, un ajout spécifique au Code ISM de ce côté-là ne servirait à rien et ne devrait donc pas passer en 2013.

NB: la MLC 2006, elle aussi, exige que le pavillon se réfère aux instruments internationaux appropriés, donc en l'occurrence la Résolution 1047.

2. Il est aussi proposé d'ajouter des notes de bas de page (références) dans le Code ISM sur les sujets suivants:

Une référence à la circulaire MSC 1059. La procédure en cas de non-conformité majeure date de décembre 2002. C'est une procédure vraiment «amusante» si elle n'était pas si grave. En effet il s'agit finalement d'éviter qu'un navire soit retenu dans un port suite à une non-conformité majeure au niveau du SMS ou de son application à bord. En effet une non-conformité majeure met en péril le DOC c'est à dire le «permis d'opérer». Rien que cela !

Avant de développer cette terrible possibilité qui peut conduire à une détention du navire - terreur des armateurs et des ports - il faut revenir sur la définition de NC majeure à présent introduite dans le texte du Code lui-même.

«Défaut de conformité majeur» désigne une irrégularité identifiable qui constitue une menace grave pour la sécurité du personnel ou du navire ou un risque grave pour l'environnement et qui exige des mesures correctives immédiates; ou la non-application effective et systématique d'une prescription du présent Code». C'est une définition qui a été difficile à formaliser... surtout par la dernière partie.

1^{ère} partie : s'il y a une menace ou un risque grave, là pas de problème il faut stopper le navire et... éradiquer la menace ou réduire le risque à un niveau raisonnable. Pour les fonctionnaires du pavillon, du PSC ou l'inspecteur de la classe agissant en leur nom, c'est je crois assez clair et peu importe les cris d'orfraie de l'agent de l'armateur ou du directeur du port, on répare ou on prend des mesures de remplacement en attendant des travaux sous trois mois.

2^{ème} partie : Une non-application effective et systématique d'une prescription du Code. Qu'est-ce à dire ? Comment une non-application systématique a pu être ignorée jusque-là ? Alors que la compagnie et le navire ont évidemment leurs certificats bien à jour ?

Au fait, faisons la liste des prescriptions du Code qu'il est possible de ne pas soudainement appliquer :

- Le brevet du Capitaine n'est plus valide ou il n'est pas apte à prendre la mer et il n'y a pas d'officier apte à le remplacer au prochain port (voir la Convention STCW article VIII au sujet des dérogations)
- Les audits internes sont systématiquement en retard. Cela mérite une non-conformité mais «majeure»?... tandis qu'en réalité dans cette compagnie, la valeur des audits internes est visiblement insuffisante (jamais de NC, uniquement de petites observations pas trop gênantes), là on tire sur l'ambulance.
- On ne trouve nulle part l'évaluation de l'efficacité du SMS et la documentation ne parle d'ailleurs pas du tout de quelconques évaluations quantitatives ou qualitatives.
- Des documents périmés sont utilisés comme brouillon.

Ces deux dernières non-conformités sont-elles majeures ? Comme vous le voyez une interprétation sera vraiment nécessaire (encore une me direz-vous).

En conclusion, ce genre de NC majeures doit être très rare et un Capitaine bien formé à l'ISM n'aura pas trop de difficultés à argumenter et faire descendre rapidement la NC majeure en NC tout court (voir la circulaire MSC 1059 qui date de 2002).

3. Pour les autres notes de bas de page, il s'agit essentiellement de faire référence à des documents de l'OMI que ce soit Résolutions ou circulaires - donc non obligatoires - mais qui seront une aide précieuse pour l'application effective du Code. Nous appliquons déjà à peu près tous d'ailleurs ces recommandations et certaines depuis longtemps (exemple Résolution A 852 : Directives pour l'élaboration d'un système intégré de situations d'urgence) ou plus récemment comme la formation spécifique de la Personne désignée (MSC-MEPC.7/Circ.6).

En conclusion, oui pour ces notes de bas de page, elles nous aideront à convaincre certaines Personnes désignées qui ont tendance à argumenter dès qu'on parle de référence. Ce sera aussi très utile pour l'argumentation lors des audits de certification initiaux ou intermédiaires, les références étant de précieux outils pour démontrer certaines réalités à des auditeurs peu coutumiers du management d'un navire.

Il est proposé aussi d'ajouter une explication concernant la portée des notes de bas de page dans le préambule du Code, ce que nous approuvons bien sûr.

4. Enfin une autre proposition d'ajout d'un nouveau paragraphe soit au Chapitre 12 du Code ISM qui concerne les vérifications internes soit au Chapitre 3 qui concerne les responsabilités de la compagnie, nous interpelle. En fait il s'agit de préciser les responsabilités lorsqu'une compagnie délègue une partie de ses exigences au regard du Code ISM à un sous-traitant.

Sur ce sujet délicat, un petit historique est nécessaire. Bien avant la naissance du Code ISM, des compagnies sous-traitaient déjà la gestion de certaines parties de leurs activités. Il s'agissait en général de la maintenance technique parfois limitée aux moteurs Diesel alors que la maintenance des équipements électroniques par exemple était assurée par une autre société spécialisée. A la mise en œuvre du Code, les responsabilités du sous-traitant étaient précisées et cela n'a pas constitué un obstacle pour la certification de conformité.

Si aujourd'hui on en reparle c'est parce que certaines dérives ont eu lieu : tout le monde connaît la compagnie sous-traitante qui, elle-même avait sous-traité à nouveau une partie de la maintenance à l'armateur lui-même... ce qui devient quand même ubuesque même si on réalise que c'est la partie la plus coûteuse qui se voyait ainsi «re» sous-traitée.

La proposition d'amendement est libellée comme suit :

«ISM 3.4 La compagnie devrait veiller à ce que tout tiers auquel elle a délégué la gestion de toute tâche visée par une prescription du Code mène ses travaux conformément aux dispositions du Code. La vérification de la conformité devrait être effectuée conformément à la section 12 du Code».

Nous sommes normalement habitués à auditer les sous-traitants dans le cadre de nos activités qu'elles soient liées à notre système qualité ou à notre système de management de la sécurité. Alors où est le problème ? Je ne suis même pas sûr que l'ajout du paragraphe 3.4 soit vraiment nécessaire car la compagnie garde toujours la responsabilité vis-à-vis du Code.

EN CONCLUSION.

Ces propositions d'amendements au Code ISM sont les bienvenues surtout les notes de bas de page qui vont clarifier nos références.

Les Directives qui accompagnent maintenant le Code ISM, y compris dans les publications de l'OMI, font également l'objet de propositions d'amendements. Ces amendements prouvent au moins l'importance de ces Directives et leur prise en compte par les administrations du pavillon et les organismes reconnus qui assurent de plus en plus les audits de certification ISM en leur nom. Cela prouve aussi qu'elles méritent qu'une étude plus détaillée leur soit consacrée dans un prochain article.

Quant à l'interaction du Code ISM avec les autres normes, nous pouvons dire que même s'il n'est pas parfait, le Code ISM est un petit bijou qui pouvait assimiler les autres normes sans problème : j'y ajoute facilement la satisfaction du client autant que le management des conditions de travail et... notre «Code ISM port» pouvait faire aussi l'affaire sans inventer un «port safety Code» comme chez nos voisins.

Le choix est autre à présent et l'avenir est au système intégré; nous en reparlerons bien sûr.

Cdt B. APPERRY - Septembre 2012

IN MEMORIAM

Nous avons une pensée pour les commandants de l'AFCAN qui nous ont quittés au cours de l'année 2012 :



Norbert FLOCH
Pascal MANSON
Alain PRENELLE
Pierre RECHER, ancien trésorier
Laurent WARNERY

O.M.I. : MEPC 64

La 64^{ème} session du Comité pour la Protection de l'Environnement Maritime (MEPC) s'est tenue à Londres du 1^{er} au 5 octobre 2012, sous la présidence de M. Andreas Chrysostomou (Chypre). Près de 900 délégués représentant 100 États-membres (dont 1 membre associé, Hong Kong), 8 organismes intergouvernementaux et 46 ONG ont participé à cette session. Le commandant René TYL, conseiller de la délégation française, nous en fait le compte-rendu.

A sa 62^{ème} session, le MEPC avait adopté, à l'issue d'un vote des Parties à l'annexe VI de la Convention Marpol, des règles obligatoires relatives au rendement énergétique des navires (indice nominal de rendement énergétique EEDI) pour les navires neufs et au plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) pour tous les navires. Un appui aux États en développement qui sollicitent une assistance technique, la promotion du développement et un transfert de technologies ont été également actés. Le calendrier de réduction de l'indice énergétique commencera en 2015.

Concernant l'identification et l'élaboration d'un instrument financier pour parvenir à limiter ou à réduire les émissions de CO₂ des navires (MBM), le MEPC avait mené à bien une première évaluation des propositions faites par les États membres en se fondant sur un certain nombre de critères.

Au cours de la 63^{ème} session du MEPC, a été établi un Groupe de travail sur la coopération technique et sur le transfert de technologie en relation avec le rendement énergétique des navires. Aucun consensus n'ayant été trouvé, le Groupe a été reconduit jusqu'à la prochaine session MEPC. Les États membres ont été invités à produire des informations sur le sujet de la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires et à les soumettre au prochain MEPC.

ORDRE DU JOUR DE LA 64^{ème} SESSION

Parmi la vingtaine de points d'un ordre du jour particulièrement chargé, les plus marquants concernaient la gestion des eaux de ballast, le recyclage des navires, la pollution de l'atmosphère et le rendement énergétique, l'examen et l'adoption d'amendements aux instruments obligatoires, l'interprétation et la modification de Marpol et des instruments connexes, l'identification et la protection des zones maritimes particulièrement vulnérables et l'examen des rapports des Sous-comités. Au total 156 documents ont été soumis à l'examen du Comité.

A cet effet, sept groupes ont été créés :

- groupe d'étude (review group) sur les eaux de ballast ;
- groupe de travail (working group) sur le recyclage des navires, dont la présidente était Mme Claude Wohrer (France) du SG mer ;
- groupe de travail sur la coopération technique et le transfert de technologie ;
- groupe de travail sur la pollution atmosphérique et l'efficacité énergétique ;
- groupe de rédaction (drafting group) sur les amendements au recueil IBC ;
- groupe de rédaction sur les interprétations/rapports des Sous-comités ;
- groupe informel technique (en dehors des horaires de travail) sur la désignation de Saba bank (Caraïbes) en tant que zone maritime particulièrement vulnérable (PSSA).

Le Comité était de plus invité à examiner la mise en œuvre de la Convention et du protocole OPRC et OPRC-HNS, les travaux des autres organes et les activités de coopération technique relatives à la protection du milieu marin.

ALLOUCTION DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Après avoir rappelé l'engagement politique de l'ONU en faveur du développement durable aboutissant la Conférence Rio + 20 au Brésil en juin, et au lancement par le Secrétaire général de l'ONU, M. Ban Ki-

moon, d'«Oceans Compacts» à l'exposition mondiale 2012 qui s'est tenue en République de Corée en août, pour promouvoir le développement durable des océans du monde, le Secrétaire général a abordé les éléments les plus importants de la session.

Il a commencé par exhorter les pays qui n'ont pas encore ratifié la Convention de gestion des eaux de ballast à le faire dès que possible. Si 36 États l'ont ratifiée, pour un critère d'entrée en vigueur de 30 États, environ 6% du tonnage brut de la flotte marchande mondiale sont encore nécessaires pour atteindre au moins 35% de ce tonnage. Il faut convaincre les gouvernements de ratifier cette Convention avant la fin de 2013 de façon à ce qu'elle entre en vigueur en 2015.

Les travaux sur les questions relatives à la pollution atmosphérique dans le cadre de la révision de l'annexe VI de Marpol devront continuer sur plusieurs fronts, notamment un examen complet des options possibles pour l'évaluation des développements technologiques pour mettre en œuvre la norme d'émission de Tier III NO_x ; le développement des alimentations électriques à terre pour les navires ; les substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

Les États seront également invités à examiner une proposition nouvelle liée à la date de l'examen par l'OMI de la disponibilité du fuel pour respecter les limites de soufre à venir en vertu de cette annexe. En premier lieu, les gouvernements devront s'efforcer d'amener les industries du pétrole et les raffineries à faire les investissements nécessaires pour garantir la disponibilité dans l'avenir, et, en second lieu, l'industrie maritime et la construction navale devront faire davantage d'efforts en matière de technologie nouvelle et d'innovation.

En ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime international, il rappelle avoir encouragé les États membres lors du MEPC 63 à fixer comme objectif l'année 2015 pour identifier une mesure fondée sur le marché (MBM) pour la navigation internationale.

A cet égard, à la lumière de l'entrée en vigueur dans 3 mois, le 1^{er} janvier 2013, de la nouvelle réglementation de l'annexe VI de Marpol concernant le rendement énergétique des navires, il est essentiel que le Comité, à cette session, finalise et adopte une résolution sur la promotion de la coopération technique du transfert de technologie pour l'amélioration du rendement énergétique des navires.

Il a rappelé que concernant la question importante du recyclage des navires, nous étions toujours en attente de la ratification de la Convention internationale de Hong Kong depuis plus de 3 ans qu'elle a été adoptée. Il a renouvelé son appel aux États membres pour la ratifier. Examen des points de l'ordre du jour

I. ORGANISMES AQUATIQUES NUISIBLES DANS LES EAUX DE BALLAST

Parmi les 35 documents soumis au Comité, celui-ci a donné son approbation initiale à 5 systèmes de gestion des eaux de ballast : KTM (République de Corée) – Harmworthy Aquarius-EC (Pays-Bas) – Ocean Doctor (Chine) – HS-BALLAST (République de Corée) – GloEn-Saver (République de Corée).

Après avoir examiné les recommandations du GESAMP (groupe d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin), le Comité a donné son approbation définitive à 3 systèmes de gestion des eaux de ballast :

- DESMI Ocean Guard (Danemark)

- JFE BallastAce qui fait appel à la technologie NEO-CHLOR MARINE (Japon)
- Smart Ballast (République de Corée).

Le Comité a pris note des renseignements concernant les tout derniers systèmes de gestion des eaux de ballast approuvés par types communiqués par les États suivants :

- Norvège : OceanSaver
- Chine : Cyeco
- Japon : MICROFADE
- République de Corée : AquaStar
- Allemagne : BalPure
- Grèce : ERMA First
- République de Corée : ARA PLASMA BWTS,

Ce qui porte à 28 le nombre total de systèmes de gestion des eaux de ballast approuvés par type.

L'examen en séance plénière des diverses soumissions a fait apparaître un certain nombre de propositions qui ont été la source de nombreuses discussions. Devant les difficultés d'une mise en application efficace de la Convention BWM plusieurs délégations ont manifesté leur désir d'une résolution de l'Assemblée pour répondre à leurs préoccupations. Des délégations se sont exprimées en vue d'une disposition exigeant la conformité des « navires existants » à la première visite plutôt qu'à la première visite intermédiaire, d'autres en faveur de la proposition visant à traiter tous les navires construits avant la date d'entrée en vigueur en tant que « navires existants ». Des délégations ont fait objection à toute modification des dates de mise en application qui figurent à la règle B-3 de la Convention BWM, en arguant la disponibilité d'un nombre suffisant de systèmes approuvés par type en cours d'installation à bord des navires.

Le Comité a approuvé l'élaboration d'une résolution de l'Assemblée pour répondre aux inquiétudes du secteur. Il a donné mandat au Japon de coordonner les travaux d'un Groupe de travail par correspondance chargé de mettre au point un projet de résolution concernant la mise en application de la règle B-3 de la Convention BWM et de soumettre un rapport au MEPC 65.

Le Groupe d'étude a été chargé de tenir compte des observations et des propositions formulées par Hong Kong, le Japon, la Chine et ICS, et des renseignements fournis dans 11 documents d'informations - d'examiner la proposition visant à modifier les Directives pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast adoptés par la résolution MEPC.174 (58) - d'examiner les dernières difficultés qui s'opposent à l'application efficace de la Convention BWM.

Après avoir approuvé le rapport du Groupe d'étude, le Comité a pris note de la déclaration de l'ICS, appuyée par la Chine, Cuba, la Grèce, les Îles Marshall, le Libéria, Malte, le Panama, le Vanuatu, BIMCO, INTERCARGO, l'IPTA, l'ITF, dans laquelle cet organisme exprimait sa déception en ce qui concerne certaines conclusions du Groupe d'étude. Les préoccupations du secteur n'ont pas été prises en compte : la Convention n'est pas conçue pour assurer la viabilité d'un système, les mesures prises ne doivent pas l'être pour les fabricants, mais pour les propriétaires de navire et les équipages. Il a dit être déçu que le Groupe n'ait pas complété les Directives (G8), les Directives facultatives ne pouvant être suivies. Le président du Comité a trouvé l'intervention de l'ICS intéressante et convaincante.

En ce qui concerne les mesures requises par le Groupe d'étude, le Comité :

- est convenu que des technologies appropriées sont disponibles pour satisfaire à la norme énoncée à la règle D-2 de la Convention BWM ;
- a demandé aux délégations de soumettre au Sous-comité BLG des études de cas, y compris des données quantitatives et des informations pour recueillir des renseignements sur les problèmes posés par l'approvisionnement, l'exploitation et l'adaptation de systèmes de gestion des eaux de ballast approuvés par type pour faciliter une analyse en meilleure connaissance de cause de ces aspects ;
- a approuvé la circulaire relative à la délivrance de certificats de gestion des eaux de ballast avant l'entrée en vigueur de la Convention BWM et chargé le Secrétariat de l'élargir en ce qui concerne l'acceptation des plans de gestion des eaux de ballast approuvés (résolution A.868(20) ;
- a chargé le BLG 17 d'actualiser la résolution MEPC.175(58) sur les

rapports des renseignements sur le type de systèmes homologués et de fournir des orientations supplémentaires sur l'application des Directives (G8) ;

- est convenu qu'une nouvelle série d'amendements aux Directives (G8) n'était pas nécessaire à ce stade.

II. RECYCLAGE DES NAVIRES

Le Comité, après avoir examiné en séance plénière les travaux du Groupe de travail par correspondance, dont le Japon était le coordonnateur, a noté que ce rapport avait bien fait avancer l'élaboration des Directives pour les visites et la délivrance des certificats, et des Directives pour l'inspection qui constituaient les 2 dernières séries de Directives dont l'élaboration était prescrite par la Convention de Hong Kong.

Les travaux du Groupe de travail, présidé par la France, ont concerné l'examen des projets de Directives en vertu de la Convention de Hong Kong concernant les visites des navires et la délivrance des certificats (Chine) et celles concernant l'inspection des navires (ICS). Le Groupe a apporté toute une série d'améliorations d'ordre rédactionnel au texte de ces Directives pour s'assurer qu'elles étaient rédigées de façon précise et sans ambiguïté. Ces 2 Directives, les dernières à être élaborées, ne seront pas appliquées avant l'entrée en vigueur de la Convention.

Le Groupe a ensuite examiné 3 documents dans lesquels il était proposé de modifier les « Directives de 2011 pour l'établissement de l'inventaire des matières potentiellement dangereuses ». Le document présenté par la Chine proposait de définir une valeur de seuil précise pour l'amiante, fixée à 1%. Les 2 autres documents présentés en particulier par l'ICS soulignaient l'importance de définir les valeurs de seuil et les exemptions pour les éléments énumérés dans l'inventaire susmentionné. Au vu des discussions qui ont eu lieu sur les seuils qui devraient s'appliquer à l'amiante et aux PCB, le Groupe a conclu à la constitution d'un Groupe de travail par correspondance qui se fonderait sur les propositions figurant dans les documents soumis par la Chine et l'ICS.

Le Comité a approuvé le rapport dans son ensemble, et a adopté par une résolution MEPC les Directives 2012 présentées par le Groupe de travail. Il a décidé de convoquer un Groupe de travail par correspondance, chargé de définir les valeurs de seuil explicitées supra.

III. POLLUTION DE L'AIR ET RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE

Devant l'abondance des documents (47 soumissions et 9 documents d'information), le président du Comité a décidé d'examiner en séance plénière les diverses questions dans l'ordre suivant : projet de résolution MEPC – pollution de l'atmosphère par les navires - rendement énergétique des navires.

1. Projet de résolution MEPC sur la promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires. Les délégations des États développés ne sont pas parvenues à un accord avec les délégations des États en développement sur l'appui financier et technologique et l'aide à renforcer leurs capacités dont ceux-ci ont besoin pour prendre des mesures liées au rendement énergétiques des navires. Après avoir examiné 7 documents sur ce sujet, le Comité a constitué un Groupe de travail spécial afin d'en établir la version définitive du texte, en se basant sur 3 questions - le principe des responsabilités communes mais différenciées - le transfert de technologies, qu'est-ce qu'on en attend - et le financement, d'où va provenir l'argent. Le Groupe de travail, dirigé par le Panama, a examiné les trois questions recensées et a bien avancé dans l'établissement du texte définitif. Toutefois il n'est pas arrivé à un consensus en raison des avis divergents des délégations. Le MEPC 65 sera chargé de finaliser l'accord provisoire.
2. Pollution de l'atmosphère par les navires. L'ICS a présenté un document visant à accélérer la mise en place d'une étude sur la disponibilité des combustibles sans soufre pour pouvoir anticiper, notamment avec l'industrie du raffinage, les changements que vont impliquer les nouvelles réglementations (taux de sou-

fre abaissé à 0,5% en 2020, mais réduit à 0,1% en 2015 dans les SECA). La majorité des délégations, menée par les USA, a repoussé cette demande. La France a souligné l'importance d'une base de données fiable sur la disponibilité de carburant sans soufre.

Examen des documents suivants :

- documents sur les résultats des travaux du BLG 16 concernant les prélèvements d'échantillons des fuel-oils utilisés à bord des navires (renvoi au Groupe de travail) et l'interprétation uniforme des incinérateurs de bord à chargement continu (diffusion sous couvert d'une circulaire MEPC) ;
- évaluation de la disponibilité de fuel-oils en vertu de l'annexe VI de Marpol (voir supra ; renvoi à une future session) ;
- bilan des innovations technologiques disponibles en vue d'appliquer les normes d'émission de NOx du niveau III (examen au MEPC 65) ;
- traitement des substances qui appauvrissent la couche d'ozone utilisées pour l'entretien des navires, étude menée par le Lloyd's Register (liaison assurée par le Secrétariat avec le secrétariat de l'Ozone) ;
- contrôle de la teneur en soufre : fuel-oils résiduels (2,65%), distillats (0,14%) en 2011 ;
- alimentation électrique à terre (diffusion circulaire MEPC sur une liste des ports) ;

3. Rendement énergétique des navires. Examen des documents suivants :

- Interprétations uniformes pour le chapitre 4 de l'annexe 6 de Marpol, (renvoi au Groupe de travail) :
 - o définition des expressions « navires neufs » et « transformation importante » ;
 - o date à laquelle le Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) doit être placé à bord des navires existants : 2 options ont été proposées ;
 - o calcul de l'EEDI requis pour les navires spécialisés conçus pour le transport de jus de fruit en vrac.
- Directives permettant de déterminer la puissance de propulsion minimale et la vitesse nécessaires pour que les navires conservent leur capacité de manœuvre dans des conditions météorologiques défavorables :

Le Comité a décidé de se fonder sur les documents de l'IACS, de la Grèce, et du Japon et de la République de Corée, pour élaborer les Directives en question (renvoi au groupe de travail).
- Vérification de la vitesse et essais sur modèle.
- Transmission au Groupe de travail des documents de l'ITTC, et du Japon et de la République de Corée au Groupe de travail pour examen.
- Directives sur la méthode de calcul de l'EEDI (Energy Efficiency Design Index).
- Transmission au Groupe de travail pour examen des documents de la Chine proposant d'apporter des amendements aux Directives en question.
- Questions relatives au SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan).
- Examen du document du WWF et du CSC à une future session.
- Recommandations pour l'évaluation des techniques innovantes en matière de rendement énergétique.
- Renvoi pour examen au Groupe de travail des documents de l'Allemagne, du Danemark, du Japon, et de la Grèce.
- Directives pour le calcul du coefficient fw.
- Renvoi pour examen au groupe de travail des documents du Japon, de la Chine et de la Grèce.
- Travaux effectués conformément au plan de travail concernant les mesures relatives au rendement énergétique.
- Transmission pour examen au Groupe de travail des documents présentés par le Danemark, le Japon, la Norvège, la Suède, l'Allemagne, le Libéria, la Chine et les Pays-Bas ainsi que par WSC, CESA, CLIA, INTERFERRY et SIGTTO concernant :
 - o les navires à passagers, les ro-ro à cargaisons et les ro-ro à passagers ;

- o la méthode de calcul de l'EEDI pour les navires à propulsion non classique ;
- o l'examen de l'EEDI pour les pétroliers et les vraquiers de grande dimension ;
- o l'examen des prescriptions applicables aux petits navires.

- Mesures relatives au rendement énergétique Le Comité a pris note du document de CSC.

4. Travaux du Groupe de travail sur la pollution de l'atmosphère et le rendement énergétique Le Comité a approuvé le rapport du Groupe de travail présenté par le Japon et pris les mesures suivantes :

- approbation du projet d'interprétation uniforme des définitions «navires neufs» et «transformation importante» en vertu de l'annexe VI de MARPOL ;
- approbation du projet d'interprétation uniforme de la date à laquelle les navires existants doivent avoir à bord un SEEMP ;
- approbation de la catégorie à appliquer aux navires transportant des jus de fruit ;
- approbation, sous réserve d'une décision du MSC 91, du projet de circulaire MEPC-MSC concernant les Directives intérimaires sur la puissance de propulsion minimale des navires pour conserver leur capacité de manœuvre dans des conditions défavorables ;
- demande au MSC 91 de noter la date d'entrée en vigueur du chapitre 4 de l'annexe VI de MARPOL fixée au 1er janvier 2013 ;
- approbation du projet de Directives intérimaires pour le calcul de fw concernant la réduction de vitesse du navire dans des conditions de mer indiquées dans l'annexe 3, et demande d'une diffusion sous couvert de la circulaire MEPC ;
- approbation du Supplément au certificat IOPP ;
- prise en compte du point de vue exprimé au sujet des méthodes d'échantillonnage des fuel-oils ;
- adoption par la résolution MEPC 64 des amendements aux Directives de 2012 sur le calcul de l'indice nominal de rendement énergétique obtenu, applicable aux navires neufs, des amendements sur les visites concernant cet indice.

Le Groupe ayant estimé qu'il était nécessaire de constituer un Groupe de travail par correspondance qui tiendrait compte des commentaires de toutes les délégations, le Comité a décidé que ce groupe aurait pour mandat d'élaborer le projet de Directives permettant de déterminer la puissance de propulsion minimale nécessaire pour que les navires conservent leur capacité de manœuvre dans des conditions météorologiques défavorables, et d'améliorer le texte du projet de recommandations pour l'évaluation des techniques innovantes en matière de rendement énergétique.

IV. RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (GES) PROVENANT DES NAVIRES

Malgré les efforts de l'OMI et des Nations Unies pour réduire les émissions de GES du transport maritime, les mesures mondiales restent très limitées. Un pas important a été fait par l'OMI avec la mise en place, en 2011, de l'EEDI (index d'efficacité énergétique), mais selon la Commission Européenne, cette mesure, qui ne s'applique qu'à partir de 2015 pour les navires neufs, ne sera pas suffisante pour réduire les émissions du transport maritime. La Commission étudierait actuellement plusieurs possibilités pour cela, y compris des mesures fondées sur le marché (MBM).

1. Travaux antérieurs sur les émissions de GHG provenant des navires. L'incertitude existe quant aux estimations et prévisions des émissions provenant du transport maritime international. Les estimations de ces émissions doivent être actualisées en coordination avec la CCNUCC en tenant compte des travaux du GIEC. Il est nécessaire de disposer d'urgence de renseignements sur la consommation réelle en combustible des navires.

Le Comité a approuvé le plan d'ensemble pour la mise à jour des émissions de GHG annexé au document du Secrétariat et décidé que l'atelier d'expert qui se tiendrait en 2013 devrait examiner plus avant la méthodologie utilisée pour cette mise à jour. Cet

exercice technique devra s'appuyer sur la méthode mise au point dans l'étude de l'OMI sur les GHG en 2009 et se fonder sur les données disponibles concernant la composition et la taille de la flotte, ainsi que sur d'autres caractéristiques des navires.

2. Mesures fondées sur le marché (MBM). Le Comité a examiné les documents concernant les MBM présentés par le Japon (avant-projet de texte juridique), la Jamaïque (redevance prélevée par l'État du port), les États-Unis (amélioration du rendement énergétique des navires), l'Afrique du Sud, le Brésil, la Chine, l'Inde et le Pérou (priorité à une résolution MEPC ambitieuse garantissant que les pays développés fournissent un appui financier technologique aux pays en développement, et suspension de toute décision concernant les MBM jusqu'à adoption de cette résolution), l'ICS (si adoption d'une MBM, celle-ci devrait être liée à la consommation de combustible de chaque navire), la CSC (prise en compte des variations de la vitesse du navire).
Devant la nécessité d'achever le projet de résolution MEPC sur la promotion de la coopération technique et du transfert de technologies cité supra, le Comité a décidé de laisser de côté les documents présentés et de différer tout débat au sujet des MBM à la 65^{ème} session.

V. EXAMEN ET ADOPTION D'AMENDEMENTS AUX INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

Le Comité a examiné le document présenté par la Norvège et le Royaume-Uni contenant des observations détaillées sur la proposition d'amendements. Après avoir constitué un Groupe de rédaction sur les amendements au Recueil IBC, le Comité a approuvé le rapport de ce dernier et a adopté les amendements proposés.

VI. INTERPRÉTATION ET MODIFICATION DE MARPOL ET DES INSTRUMENTS CONNEXES

1. Questions concernant l'annexe I de MARPOL. Les délégations présentes n'ont pas accepté la modification de l'annexe I de MARPOL présentée par l'ISCO, concernant le rejet d'eau de décontamination lors d'opérations de récupération d'hydrocarbures déversés, au motif que la question avait déjà été traitée dans la règle 4.3 de cette annexe. A la suite de la proposition de la République de Corée, du Royaume-Uni et de l'IACS, le Comité a chargé le Groupe de rédaction d'élaborer le texte du projet d'amendements aux suppléments au certificat IOPP, visant à supprimer la mention de la capacité de l'incinérateur.
2. Application de l'annexe IV de MARPOL et la convention BWM aux eaux usées ou aux eaux grises stockées dans les citernes à ballast. La Norvège a présenté le texte d'un projet d'amendement à l'annexe IV de MARPOL visant à réglementer le rejet des eaux usées stockées dans les citernes à ballast, alors que la Chine estimant que cette proposition était prématurée, demandait que l'application des dispositions de cette annexe et de la Convention BWM soit précédée d'une analyse décrite dans son document.
A la suite du débat qui a suivi et des différentes propositions divergentes des délégations, le Comité a décidé de ne pas poursuivre l'examen de la question à ce stade.
3. Modèle de certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées. Le Comité a examiné le document de l'Inde présentant une proposition révisée sur la question déjà évoquée au MEPC 63 sur la mention dans ce certificat du nombre de personnes qu'un navire est autorisé à transporter d'après la capacité des installations de traitement des eaux usées. Ayant noté que la proposition n'avait pas recueilli d'appui suffisant, le Comité a décidé de ne pas en poursuivre l'examen.
4. Proposition visant à exempter les barges sans équipage ni propulsion autonome de l'application des prescriptions relatives aux visites et à la délivrance de certificats en vue de la convention MARPOL. Renvoi du document présenté par la République de Corée au FSI 21.
5. Application de l'annexe V révisée de MARPOL. Le Canada, le Chili, les États-Unis, le Japon, BIMCO et INTERCARGO ont

présenté un projet de circulaire MEPC sur la classification des cargaisons solides en vrac, nuisibles pour le milieu marin. INTERCARGO, l'ICS et BIMCO ont manifesté leur inquiétude sur le manque d'installations portuaires adéquates. Les délégations ayant approuvé dans l'ensemble le projet de circulaire MEPC, le Comité a approuvé les suggestions faites par les Pays-Bas au sujet de modifications supplémentaires à apporter au projet de texte, et chargé le Groupe de rédaction d'élaborer un paragraphe au projet de circulaire.

Concernant les travaux du Groupe de rédaction au sujet du projet de circulaire MEPC en question, le Comité a approuvé les mesures concernant la classification provisoire des cargaisons solides en vrac selon des modalités définies, en particulier : calendrier de 2 ans, du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2014 – mention du port de chargement et de déchargement – classification selon le degré de nuisance pour le milieu marin – acceptation, dans l'attente de données fiables sur le degré de toxicité, d'accepter la classification des cargaisons liquides en vrac. De même, le Comité a approuvé le projet d'amendements aux suppléments au certificat IOPP pour adoption au MEPC 65.

VII. MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION OPRC ET DU PROTOCOLE OPRC-HNS

1. Rapports du Groupe technique OPRC-HNS sur les travaux de ses 13^{ème} et 14^{ème} sessions. Le Comité a approuvé les rapports et a noté en particulier les progrès réalisés dans l'élaboration de Directives relatives aux offres internationales d'assistance en cas d'événements de pollution par les hydrocarbures.
2. Unité de coordination de l'intervention d'urgence et du sauvetage en mer (MERCU : Maritime Emergency Response and Salvage Coordination Unit) dans la zone maritime de la ROPME. Le document présenté par le ROPME (Regional Organization for the Protection of the Maritime Environment) et le MEMAC (Maritime Emergency Mutual Aid Center) contient des renseignements sur la mise en place du MERCU dans la zone de la ROPME (Golfe Persique).
Les délégations ayant estimé que les renseignements communiqués au sujet d'une nouvelle redevance qui serait appliquée aux navires entrant dans les ports de la zone de la ROPME n'étaient pas suffisamment détaillés, le Comité a invité celles-ci à demander davantage d'informations à la ROPME.
3. Renseignements sur l'accident du M/T Stolt Valor. L'accident du chimiquier Stolt Valor montre une fois de plus la difficulté rencontrée pour identifier un lieu de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance. Cette affaire nous rappelle la malheureuse odyssee du Flaminia qui a erré pendant près de deux mois avant de trouver un port qui veuille bien le recevoir. Tous les détails concernant l'accident du Stolt Valor et les nombreux commentaires des délégations à la suite de la présentation du document en séance plénière figurent en annexe ci-jointe.
Le Comité a noté le document présenté par la ROPME et le MEMAC au sujet de ce grave accident mettant en cause des substances nocives et particulièrement dangereuses (SNPD), qui s'est produit en mars 2012 dans la zone maritime de la ROPME, et l'a renvoyé au TG 15 pour information.

VIII. IDENTIFICATION ET PROTECTION DES ZONES MARITIMES PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES

Après avoir examiné le rapport du Groupe technique officieux sur les PSSA, le Comité a adopté la résolution MEPC désignant le banc de Saba en tant que PSSA.

IX. INSUFFISANCE DES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION

Aucun document n'a été soumis à la présente session.

Le Comité a noté que la politique « de tolérance zéro des rejets illicites des navires » ne pouvait être efficacement appliquée que lorsque des installations de réception adéquates étaient en place dans les ports. Il a été convenu que toutes les Parties à MARPOL,

en particulier les États du port, devraient s'efforcer de mettre en place de telles installations. Un atelier régional de l'OMI se tiendra à Anvers en novembre ; il examinera entre autres l'insuffisance des installations de réception, la planification de la gestion des déchets dans les ports.

X. RAPPORTS DES SOUS-COMITÉS

1. Travaux du BLG 16. Le Comité a approuvé les travaux du Sous-comité des liquides et gaz en vrac à sa 16^{ème} session.
2. Travaux du DE 56 (Sous-Comité de la conception et de l'équipement du navire). Le Comité a examiné le document au sujet des Directives de 2012 sur l'application des normes relatives aux effluents et sur les essais de performance pour installations de traitement des eaux usées.

Le DE 56 proposait 2 options concernant les normes relatives à l'élimination de l'azote et du phosphore applicables aux installations de traitement des eaux usées à bord des navires à passagers dans les zones spéciales définies par l'annexe IV de MARPOL à savoir : des normes fondées sur des valeurs cibles équivalentes pour des groupes de 300 à 2000 personnes ou de 2000 à 10 000 personnes. Après des débats assez longs, la majorité, dont la France, s'est exprimée pour les normes les plus contraignantes. Le président a proposé d'utiliser ces normes sous réserve d'un examen au MEPC 67. Le Comité a confié au Groupe de rédaction la mise au point du projet de résolution MEPC relatif à ces Directives. Après examen de la proposition du président, le Comité a décidé de la teneur en azote et en phosphore et à l'application de ces normes aux installations des navires à passagers neufs (2016) et des navires à passagers existants (2018). Compte tenu de ces précisions, le Comité a adopté la résolution relative à ces Directives.

3. Travaux du FSI 20 (Sous-comité de l'application des instruments par l'État du pavillon). Le Comité a examiné tous les documents concernant les sujets suivants : prescriptions en matière de notification énoncées dans les instruments de l'OMI – certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord – règles applicables aux navires non soumis aux Conventions (GlobalReg) – copie certifiée conforme des amendements aux Conventions – projet de Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI (Code III) – projet de Code régissant les organismes reconnus (proposition de l'IACS appuyée par la France et la Norvège).

Le Comité a approuvé le projet d'amendements à MARPOL visant à rendre obligatoire le Code III et le programme d'audit obligatoire, en vue de son adoption au MEPC 66. Après avoir confié au Groupe de rédaction de passer en revue le Code régissant les orga-

nismes reconnus, le Comité a approuvé le projet d'amendements aux annexes I et II de MARPOL visant à rendre obligatoire le-dit Code, en vue d'une circulaire devant être adoptée au MEPC 65.

XI. TRAVAUX DES AUTRES ORGANES

Le Comité a pris note des travaux du MSC 90 et des mesures prises par ce Comité – des travaux du Comité juridique (LEG 99) et des conclusions sur les sujets qui l'intéressait – des travaux du Comité de la coopération technique (TC 62). Le Comité a également pris note des renseignements donnés par le Secrétariat sur les travaux de la conférence Rio + 20 (juin 2012). L'avenir de l'économie mondiale et du bien-être de la population mondiale dépend entièrement du principe du développement durable, et sans les transports maritimes, il n'est pas possible de réfléchir à l'avenir de l'économie mondiale.

XII. SYSTÈMES ANTI SALISSURE NUISIBLES POUR NAVIRES

La Convention internationale de 2001 est en vigueur depuis le 17 septembre 2008, et à ce jour il y a 62 Parties à la Convention représentant 80,33 % du tonnage de la flotte des navires de commerce. Aucun document n'a été soumis au Comité.

XIII. ACTIVITÉS DE COOPÉRATION TECHNIQUE RELATIVES A LA PROTECTION DU MILIEU MARIN

Le Comité a pris note du document présenté par le Secrétariat (décembre 2011 à juillet 2012), dans le cadre du Programme intégré de coopération technique (PICT), parmi lesquels figurent l'étude de faisabilité sur les navires équipés de GNL faisant du cabotage dans la zone des Caraïbes ou le projet SAFEMED II, financé par l'U.E. et exécuté par le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) pour le compte de l'OMI.

XIV. LES BRUITS PRODUITS PAR LES NAVIRES DE COMMERCE ET LEURS INFLUENCES NÉFASTES SUR LA FAUNE MARINE

Le Sous-comité DE a constitué un Groupe de travail par correspondance coordonné par les États-Unis sur la réduction au minimum, qui serait chargé d'établir un projet de Directives non obligatoires pour la réduction du bruit sous-marin produit par les navires.

René TYL

NOUVELLES, LETTRES ET EXTRAITS - NOVEMBRE 2012 - JANVIER 2013

Recueillies par le Cdt Ph. SUSSAC

COSTA CONCORDIA: UNE PREMIÈRE PLAINTÉ REJETÉE AUX USA.

Début octobre, on annonce qu'une plainte (class action) déposée devant un tribunal de Floride, contre Carnival, pour impact sur les affaires, la pêche et les habitants de l'île de Giglio a été refusée. Les plaignants indiquaient préférer poursuivre la maison mère Carnival du fait que la procédure en Italie aurait été plus coûteuse et longue. Le juge US a statué que l'Italie avait été sans interruption reconnue comme ayant des tribunaux disponibles et convenables, que le Costa Concordia battait pavillon italien, dirigé directement par une compagnie italienne, avec un équipage comprenant des Italiens, que l'accident avait eu lieu en eaux territoriales italiennes, que les plaignants étaient Italiens, et donc, a annulé la procédure aux USA (avec une réserve de délai de début de procédure en Italie).

D'autres renseignements indiquent que ce sera probablement le cas de toutes les plaintes de passagers déposées aux USA.



LIMITES DU TAUX DE SOUFRE DANS LES ÉCHAPPEMENTS.

L'association des armateurs de la Communauté Européenne (ECSA) continue à demander des dérogations à la date de 2015 pour la limite de 0,1% de taux de soufre dans les fuels, applicable dans les zones du Nord de l'Europe. En particulier pour les compagnies qui ont l'intention de passer au LNG. L'ECSA note que l'approvisionnement

ne sera pas suffisant, sauf peut-être en Norvège, où des équipements sont déjà en place. L'ECSC s'adresse aux États membres afin qu'ils appuient cette demande, notant que la France est un des pays étudiant sérieusement cette initiative, et que c'est bien aux États de décider de quelle façon leur demande devra être faite à l'OMI. De plus, elle s'oppose fermement à l'introduction de règles régionales, proposées par l'UE pour diminuer les gaz à effet de serre.

Dans le même temps, à l'ouverture de la 64e réunion du MEPC, K. Sekimizu (OMI) a insisté sur le fait que la question ne regarde pas seulement les armateurs mais bien les gouvernements. Le coût doit être supporté par la Société, les gouvernements doivent faire des efforts pour que les industries pétrolières et de raffinage fassent les investissements nécessaires "maintenant" afin que ces fuels soient disponibles à temps. Les pressions de la profession ne seront pas suffisantes, et si on veut réellement une conformité en 2015, les gouvernements ont à prendre leurs responsabilités.

Lors de la même réunion, l'ICS a demandé à l'OMI de faire une étude sérieuse sur la disponibilité probable des fuels désoufrés ou du LNG, lors de l'entrée en vigueur des nouvelles normes. Une faible majorité a rejeté la demande.



AUX USA : RÉACTION APRÈS CONDAMNATION POUR "MAGIC PIPE" AVEC DÉNONCIATION.

Le 28 septembre, une plainte a été déposée en Alabama, par Giuseppe Bottiglieri Shipping, qui avait été condamné pour un cas de "magic pipe" après dénonciation (rétribuée). La plainte de la compagnie demande l'annulation de la récompense au dénonciateur et des indemnités, expliquant qu'elle a une politique bien précise à propos de la gestion des déchets, politique pour laquelle les équipages ont été formés. Les dénonciateurs n'ont pas suivi la procédure et n'ont fait aucun effort pour s'opposer au procédé ou le dénoncer en interne. Bien que le chef mécanicien ait plaidé coupable et ait été condamné, la compagnie demande aussi l'annulation de l'amende à l'armateur.



ACCIDENT CHIMIQUE EN CORÉE DU SUD.

Le 27 septembre, un navire (non indiqué) débarquant, à Gumi (Sud Est de la Corée du Sud), de l'acide fluorhydrique a subi une explosion, entraînant un rejet d'environ 8 tonnes. Lors de l'accident, il y a eu 5 morts et 18 blessés. Cependant, par la suite, plus de 3.000 personnes ont dû être soignées pour des brûlures et de graves irritations, 80 compagnies ont dû cesser toute activité (certaines définitivement), et le 9 octobre, la région a été déclarée zone de catastrophe.



ICS MET EN GARDE CONTRE DES PROPOSITIONS DE PAIEMENT POUR "SAUVETAGE ÉCOLOGIQUE".

L'International Salvage Union (ISU) demande un paiement spécial pour des efforts de sauvetage lorsqu'un navire ou une marchandise présente un risque environnemental, prétendant que ces travaux ne sont pas correctement rétribués par le système actuel, même en y incluant le paiement spécial déjà prévu. L'ICS indique que le système actuel est convenable et qu'aucun changement n'est nécessaire, argumentant qu'un changement serait complexe et prolongerait encore les délais de règlements et indique être surpris de l'insistance de l'ISU. Cette question doit être abordée lors de la 40e conférence, à Pékin, de l'association des juristes du comité maritime international.



LE CAPITAINE SCHETTINO ASSIGNE CARNIVAL CRUISES.

Le 12 octobre, Reuters annonce que le capitaine Schettino (commandant du Costa Concordia le 13 janvier) assigne Carnival Cruises, maison mère de Costa, en contestation de son licenciement. Son avocat, B. Leporatti, indique qu'il est parfaitement dans son droit.



UNE ÉCOLE CHINOISE S'INQUIÈTE DU MANQUE D'OFFICIERS SUPÉRIEURS.

Li Yong, président de l'académie maritime de Shanghai, s'inquiète de l'augmentation du manque de "senior officers", expliquant que moins d'un tiers des (env. 54.000) "stagiaires" deviennent des "seniors" compétents. La seule académie de Shanghai forme annuellement plus de 10.000 marins, dans ses 32 cours différents.



MSC FLAMINIA.

Un officiel de la Commission Européenne a déclaré que les choses devaient certainement être améliorées au sujet de la réception des navires en avarie. Beaucoup pensent que l'EMSA devrait avoir un rôle plus "visible", alors qu'elle déclare ne pas être compétente pour intervenir dans des cas semblables, en précisant que, dans sa position de contrôleur du trafic maritime, son rôle consistait à rendre compte à la Commission de la situation du MSC Flaminia, afin que la Commission décide des mesures éventuelles à prendre. L'EMSA précise qu'elle a fourni trois évaluations des risques présentés par la cargaison, et, à la demande de la Belgique, a activé le MAR-ICE Network (un service d'information pour les accidents maritimes impliquant des produits chimiques).

Par ailleurs l'armateur, NSB Reederei, pense que les États devraient avoir des obligations de réception de navires en détresse. Le chef d'exploitation H. Ponath écrit que "le délai est le résultat d'un manque de règles contraignantes pour une aide aux navires en détresse". Il ajoute que, alors que toutes les évaluations possibles en mer montraient que le navire pouvait être remorqué dans une zone abritée ou un port de refuge, de nouvelles preuves ont toujours été demandées, y compris, malheureusement, des preuves ne pouvant être données qu'une fois le navire à quai.



VULNÉRABILITÉ DU GPS.

La vulnérabilité du signal GPS, signal très faible, à très haute fréquence et sensible à de multiples brouillages, a été soulignée par de nombreux commentaires. En dehors des interférences naturelles (activité solaire), la GLA (General Lighthouse Authority) a montré qu'un brouilleur actuellement disponible sur le marché peut affecter la réception jusqu'à 20 milles. Compte tenu de l'utilisation généralisée pour de nombreux appareils, à titre de "secours", le GLA préconise un plus grand déploiement du e-Loran, donnant un signal basse fréquence beaucoup plus fort et sûr. Des émetteurs sont installés en Grande-Bretagne, mais les obstacles à une extension sont surtout politiques. Les USCG ont cessé les émissions du Loran C et seuls deux émetteurs d'e-Loran sont en essai. Bien des États Européens sont réticents à investir dans de telles installations en l'absence d'un plan général Européen, alors que l'Extrême-Orient est généralement équipé et que la Russie et la Norvège opèrent des stations "communes".



MSC ET LA SURVEILLANCE DES NAVIRES DE CROISIÈRE.

MSC a approché la compagnie "Quality Positioning Services" (QPS), néerlandaise, indiquant qu'elle a réagi immédiatement après le naufrage du Costa Concordia, afin de mettre en place un système de connexion en temps réel entre la compagnie et les paquebots de croisière. Le système, par liaison satellite par VSat et Ku-band, transmet les données des systèmes de navigation, l'émetteur AIS, mais aussi les mesures météo, les vidéos des caméras (celles de l'avant et de l'arrière sont en accès libre sur le site de la compagnie), les indicateurs de gîte et d'assiette, et différentes indications sur la conduite de la machine. Il est prévu un système de secours. La compagnie indique que le système lui donnera la position du navire à 5 m près à une fréquence de l'ordre de 2 secondes, par transmission au siège de l'exploitation technique à Sorrento. QPS indique être le seul service à donner des indications aussi variées. E. La Scala, directeur de MSC, indique que le système est conçu comme "complémentaire des vastes connaissances, expérience et compétence de nos équipages, et pourra gérer efficacement des situations inattendues" en décrivant le système comme un back-up supplémentaire

rassurant pour l'équipage, en cas d'accident le service à terre aura une vue d'ensemble immédiate afin d'assister le personnel à bord. Il semble que le passage plan ne puisse être introduit dans l'ECDIS sans l'aval du système. A terre, des alarmes en veille permanente sont prévues si le navire s'écarte de la route planifiée.

Remarque: Est-il prévu qu'après s'être écarté de la route prévue (par application du Colreg, par ex.) le navire doit revenir le plus rapidement possible sur la "piste" pour faire cesser l'alarme au lieu de rejoindre le waypoint suivant "normalement" ?



CMA CGM MARCO POLO.

La CMA CGM a pris livraison du CMA CGM Marco Polo, indiqué comme le plus grand porte-conteneurs actuel au monde: 16.000 evp; pavillon britannique, premier d'une série de trois. Le navire est équipé de systèmes divers destinés à diminuer la consommation de combustible et d'huile (et la réduction de CO2) avec entre autres: conduite électronique de l'injection, safran suspendu à bords orientés, un stator à pales fixes (Pre-Swirl Stator) en amont de l'hélice, un système de by-pass des gaz d'échappement destiné à améliorer le rendement à faible vitesse.



TRAFICS DE DROGUE ET VENEZUELA.

Il y a eu plusieurs cas de saisie de navires et arrestations de capitaines et marins pour des colis de drogue fixés à la coque sur des navires au Venezuela. Les trafics à destination de l'Europe augmentent. La CSA (Caribbean Shipping Association) met encore une fois en garde. Les plongées de contrôle doivent être faites aussi proches que possible du départ, un retard du pilote après la visite est un problème. Les autorités ont rendu obligatoire cette visite, mesure bienvenue par les armateurs, mais le gouvernement a accordé un monopole à une compagnie qui facture lourdement sa prestation et ne travaille pas 24/24, la procédure étant obligatoire (et utile) le navire ne peut appareiller de nuit.



LE VENEZUELA ET LES CONTENEURS VIDES.

Mi-octobre, le CSA (Caribbean Shipping Association) a déploré la situation créée par le Venezuela qui taxe très lourdement les conteneurs vides qui ne sont pas réexportés dans les trois mois, avec possibilité de saisie. Le résultat est qu'une amende de 3.500 USD amène à considérer le conteneur comme perdu, et les ports deviennent de plus en plus encombrés sans nouvelles infrastructures. Des manutentions ont été impossibles à Porto Cabello ou à La Guaira, les quais étant encombrés de conteneurs vides. Le CSA espère que la nouvelle élection de H. Chavez va réorienter la politique des pénalités.



PORTES ÉTANCHES.

A la suite du naufrage du Costa Concordia, on reparle des portes étanches, de leur "conduite" et de leur entretien. Le P&I Gard remarque que les compartiments 5 (moteurs électriques) et 6 (GEs Arrière) ont été immédiatement envahis, puis les 7 (GEs Avant) et 4 (compresseurs frigo), et bien que l'enquête ne soit pas terminée, il y a de fortes présomptions que des portes étanches avaient été laissées ouvertes. Il y a eu, en fait, plusieurs accidents aggravés à cause de ces portes. Par ex., en 1982, des portes manuelles "conformes" de l'European Gateway n'ont pu être fermées après un abordage. Après d'autres accidents, divers amendements à SOLAS sont entrés en vigueur en 1992 (principalement au sujet des navires à passagers), mais la "contradiction" entre la télécommande depuis la passerelle (sans visibilité autre qu'un voyant de position) et la commande locale n'a pas vraiment été résolue. En 2000, sur l'Express Samina, des avaries électriques ont empêché la fermeture des portes. En 2007, sur le Sea Diamond, il y a eu une controverse sur la rapidité de l'invasion alors que les portes étaient indiquées fermées. En fait, on doit laisser les portes en commande locale avec priorité pour fermer de la passerelle, mais avec la commande revenant obligatoirement sur la position neutre (Gard dit avoir constaté sur ce point plusieurs modifications interdites). Une plus grande attention doit y être apportée dans le cadre du Code ISM.



BRUIT ET VIBRATIONS.

Avec les machines, sont apparues les bruits et vibrations à bord des navires, choses auxquelles les marins devaient s'habituer. Quand des dépenses sont envisagées, les paquebots sont en tête de liste (le confort est important), puis les navires de recherche scientifique, et s'y sont ajoutés récemment les navires engagés dans des travaux offshore à cause du personnel non marin employé. Dans les années 70, l'OMI a publié un guide sur le sujet et l'Organisation de standardisation (ISO) a publié la règle 6954 pour une évaluation des vibrations à bord, modifiée en 2000, les amendements postérieurs n'ont pas été adoptés. Plusieurs pays, dont le Danemark (en pointe sur le sujet), font évoluer leur législation. Au sujet du bruit, l'OMI a élaboré un projet (Code on noise levels on board ships) que le Danemark voudrait rendre obligatoire, après des amendements mineurs au cours du MSC 90, ce Code est prévu à l'ordre du jour du MSC 91. Des voix s'élèvent pour que le sujet des vibrations soit aussi abordé sérieusement, faisant observer que c'est une source "sournoise" d'avaries par des fatigues structurelles. On peut signaler que des pays s'inquiètent du bruit lors des escales, en dehors des bruits de manutention inévitables. Les USA étudient depuis 2009 un projet SILENV (Ships oriented innovative solutions to reduce noise and vibrations) – vu de terre.



DES ARMATEURS NÉERLANDAIS DEMANDENT DES AIDES POUR LES RÈGLES D'ENVIRONNEMENT.

Fin octobre, T. Netelenbos, ancien ministre des Transports et maintenant de l'association des armateurs indique que les nouvelles règles pour un shipping plus "vert" concernent les armateurs mais aussi les investisseurs et les gouvernements, dont le soutien est vital pour le financement très lourd pour atteindre la conformité. Les dates d'entrée en vigueur des règles sur les taux de soufre et sur les eaux de ballast (2015 et 2016) ont été confirmées. Une aide du gouvernement est nécessaire parce qu'un effort important (tremendous) est à prévoir et les banques sont encore hésitantes. Il signale des demandes similaires dans plusieurs pays.



AUGMENTATION DES PRIMES D'ASSURANCE.

Les primes d'assurance vont généralement augmenter assez fortement, on a déjà signalé des projets de 7 à 8%. Le London P&I club vient de signaler une augmentation de 12,5%, à cause de circonstances et prévisions "extrêmement défavorables" aussi bien au point de vue fréquence que coût des sinistres.



CURIOSITÉ : PRÉCISION SUR LES PRIMES PHILIPPINES.

Après quelques litiges et une circulaire ambiguë, le gouvernement philippin vient de préciser que la prime (double paye) acquise pour transit dans les zones dangereuses s'appliquait aux heures supplémentaires et aux congés. Tous les manning agents doivent s'y conformer.



NAVIRES DE PLUS EN PLUS RÉCENTS À LA CASSE.

Les porte-conteneurs avec des défauts opérationnels ou bien demandant de grosses réparations sont de plus en plus envoyés rapidement à la casse. Le navire le plus récent

à avoir été vendu pour démolition (443 USD/ldt, "as she is" in Khor Fakkan) est le Soraya, 1.388 evp, prévu à l'origine pour 25 nds, construit en 2000 et acheté par la CMA CGM en 2007. Depuis le début de l'année jusqu'à début novembre) 119 PC (116.000 evp) sont partis à la casse, à comparer avec 85.000 evp en 2011 (et 379.000 en 2009, record pour le moment).



PRESTIGE (suite).

Le procès a commencé en Espagne, dix ans après les faits. Sont accusés le capitaine Mangouras, le chef mécanicien Argyropoulos, le second capitaine Irenaeus (absent), et l'ancien directeur du service de la marine marchande espagnole Luiz Lopez-Sors. Mangouras, 77 ans, bouleversé lorsqu'il a raconté le début du sinistre et les réactions à son signal de détresse, critiquant les instructions d'avoir à s'éloigner au large, néfastes et dangereuses. Le navire a fait naufrage six jours après. Par ailleurs, compte tenu de son âge et de l'ancienneté des faits, il a indiqué ne vouloir répondre qu'aux questions venant d'officiels de la justice, du gouvernement, des assurances ou du FIPOL. A une question sur sa connaissance de l'état des ballasts, il a confirmé ce qu'il avait écrit à l'époque, n'étant pas qualifié pour aller au-delà : bonne condition malgré la présence de corrosion n'affectant pas la structure.



OCEAN JASPER, LE TRIBUNAL CONFIRME LE REJET DE LA JUSTICE DU PAVILLON.

Cinq ans après les faits, au début du procès de l'abordage Sokalique/Ocean Jasper à environ 60 milles d'Ouessant (un mort, patron du Sokalique), l'avocat de l'armateur Onurhan Denizeilik a allégué que le cas aurait dû être traité par le Kiribati, pavillon de l'Ocean Jasper (2.800 tpl), se plaignant que la France avait effectué des pressions afin de juger le cas, en violation du droit international. Le président du tribunal X. Jublin a rejeté cet argument. Confirmant les accusations contre l'armateur, le capitaine et le second (les deux, objets d'un mandat d'arrêt international depuis mai 2011, absents) d'homicide involontaire, de s'être éloigné du lieu de l'accident, sans s'arrêter, et de n'avoir pas porté assistance à des personnes en danger. Les survivants ont confirmé l'éloignement immédiat de l'Ocean Jasper, alors qu'il y a eu des appels radio et des fusées de détresse. Il est apparu que le marin de quart sur le Sokalique savait tenir le cap mais ne savait pas manœuvrer la machine. La réquisition est de 4 à 5 ans de prison et interdiction à vie d'exercer sur des navires de plus de 500 jb pour les deux officiers, une amende de 300.000 euros pour l'armateur, pour les deux dernières accusations (pour lui, l'homicide involontaire a été abandonné). Jugement reporté.



DEEPWATER HORIZON, BP PLAIDE COUPABLE DE 11 HOMICIDES INVOLONTAIRES ET POLLUTION.

L'accident de 2010 a occasionné 11 morts et une fuite du puits ayant duré plusieurs mois (le plus important dommage environnemental aux USA). La compagnie accepte le paiement de deux amendes totalisant 4,5 milliards USD. La justice poursuit également trois cadres de BP pour infraction criminelles, un autre est accusé d'obstruction à l'enquête du Congrès pour évaluation volontairement minorée de la fuite. C.H Svanberg, directeur de BP, indique que "cette reconnaissance est de notre intérêt et celui de nos actionnaires, réglant deux risques et nous permettant de continuer à nous défendre au civil". Malgré cela, selon l'avocat général E. Holder, l'administration US entend continuer une action parce que l'accord n'inclut pas la reconnaissance d'une très grave négligence de la part de BP, mais cette action semble aléatoire.



MARION DUFRESNE.

Le 14 novembre, le Marion Dufresne a heurté un rocher aux îles Crozet. Le navire (1995, jb 9403), qui a subi des dommages à l'avant et deux ballasts ont été envahis, a pu gagner un mouillage à la baie du Marin. Les "passagers" (une centaine), la plupart de l'institut PEV ont été transférés sur l'île de la Possession où un autre navire doit venir les prendre. Diverses dispositions ont été prises pour acheminer des plongeurs pour réparation provisoire et, d'autre part, poursuivre les missions de ravitaillement et relèves des bases scientifiques.



DEUX GROUPES DE CROISIÉRISTES AJOUTENT DES DIRECTIVES DE SÉCURITÉ.

Mi-novembre, la CLIA (Cruise Lines International Association) et l'European Cruise Council (ECC) publient des recommandations au sujet des brassières de sauvetage sur les nouvelles constructions, du saisissage des objets lourds, et des procédures en passerelle, chacune s'ajoutant aux règles obligatoires. Les navires neufs relevant de la CLIA et de l'ECC devront avoir un complément de brassières encore plus important, complément stocké près des points de rassemblement ou d'embarquement dans les canots. Tous les membres devront s'assurer de dispositions de saisissage des objets lourds inutilisés et si besoin en cas de mauvais temps (par ex. postes TV ou pianos). Des procédures uniformes en passerelle devront être élaborées pour éviter les différences dues aux changements de personnel.



MAERSK ANNONCE UN "RECENTRAGE" PROGRESSIF DE SES ACTIVITÉS.

Le 20 novembre, on annonce des déclarations très nouvelles de la part de Maersk. La compagnie, largement majoritaire sur le trafic de conteneurs (16%), annonce un arrêt des investissements importants dans ce secteur pour se recentrer sur les activités pétrolières, de forage et d'infrastructures portuaires. Bien que moins volatile que le transport de vrac, le transport de conteneurs est très sensible aux aléas divers. La déclaration indique "nous allons nous écarter du transport maritime de porte-conteneurs et nous tourner vers des activités qui génèrent plus de profit et sont plus stables". Il ne s'agit pas d'un retrait de l'activité: "nous avons des capacités suffisantes pour accompagner la croissance du marché". Un expert fait remarquer qu'étant Danois, Maersk a accès à un gigantesque marché de prospection pétrolière et gazière au Groenland. En 2011, l'activité conteneurs a généré une perte alors que toutes les autres activités étaient en bénéfice, et en 2012 un bénéfice modeste est attendu. Pas de commentaire sur les commandes des "triple E" de 18.000 evp. La CMA CGM prend cela comme une nouvelle susceptible de "détendre les taux de fret", et devrait confirmer des bénéfices cette année (malgré une dette relativement importante).



PRESTIGE (suite).

Le procès relatif à cet accident (2002) se déroule en Espagne depuis novembre. Comparaient le capitaine Mangouras, le chef mécanicien Argyropoulos et Jose Luiz Lopez Sors (ancien directeur de la marine marchande), le Sd Capitaine Irenaeus, cité, est absent.

Le capitaine a répété que le navire n'avait jamais été détenu pour déficience. Lors des premières difficultés, la coque a été soumise à des vagues énormes, mais il est impossible de dire si cela avait causé les fissures, il a nié avoir "saboté" les efforts des autorités espagnoles pour sauver le navire, leur reprochant une "décision la plus mauvaise possible" de l'éloigner en haute mer, cela ayant finalement abouti, au bout de six jours, à la pollution.

J. L. Lopez Sors, a affirmé qu'il était le seul décisionnaire et responsable de l'instruction d'éloignement du navire, que, pendant tout le temps de la crise, il n'avait jamais consulté le ministre en charge (Francisco Alvarez Cascos), qu'il n'avait pas à le faire et que le ministre n'était pas intervenu, la priorité étant d'éviter l'échouement à terre du navire. Aux questions sur l'entrée dans un port ou un abri, il a répondu qu'il aurait été emprisonné pour cela comme le capitaine.

Mi-décembre, Serafin Diaz, l'inspecteur qui avait été envoyé à bord, a rejeté les affirmations du chef mécanicien (impossibilité de remettre en route à cause d'un problème technique), mais au contraire a affirmé que l'alimentation en fuel avait été délibérément coupée et des barres de commande cassées. Sur demande de son appréciation

personnelle, il a indiqué que l'intention était de mettre le navire à la côte: "Il n'y aurait pas eu ce procès, et cela aurait été bénéfique pour le navire et la cargaison" ajoutant qu'il avait mis en garde plusieurs fois le capitaine que sa conduite d'obstruction serait rapportée et lui vaudrait des ennuis.

M. Corrales, pilote d'hélicoptère a rapporté des propos de Philippins de l'équipage indiquant que des difficultés (voies d'eau) avaient commencé quatre jours avant l'envoi de l'alerte.



ACCIDENT DU MARION DUFRESNE.

Le Marion Dufresne, navire de service des Terres Australes, a été endommagé le 14 décembre ayant heurté un rocher aux îles Crozet. La mission de ravitaillement et la relève ont été interrompues et les 85 passagers ont été transférés, pour quelques jours, à la base de l'île de la Possession. Deux navires ont été affrétés pour remplacement et apport du personnel et du matériel nécessaires pour effectuer une réparation provisoire (effectuée, cela lui permettra de rallier un port de réparation).



LE SECRÉTAIRE DE L'OMI S'IMPATIENTE DES DÉLAIS DE L'ENQUÊTE COSTA CONCORDIA.

K. Sekimizu, Secrétaire général a ouvert le MSC 91 en s'étonnant de la longueur de l'enquête sur l'accident du Costa Concordia, près d'un an maintenant. Il précise qu'un travail sur les règles des exercices d'abandon, de l'accès à la passerelle et du passage plan est urgent: "ne pas progresser sur des choses urgentes à cause du manque d'un rapport d'enquête complet nuit à la crédibilité de l'Organisation". C. Darr (CLIA) a indiqué penser que l'enquête sur l'accident était ralentie à cause d'une enquête criminelle simultanée, rappelant que des observateurs de l'OMI avaient été conviés à suivre les opérations en Italie. Plusieurs États s'opposent à des règles élaborées avant une conclusion définitive de l'enquête (Chine, Bahamas, UK, Pays-Bas, Iles Cook... approuvés par l'ICS).



FRETS CONTENEURS.

Début décembre, on signale que, malgré les efforts des compagnies pour les maintenir, les taux de fret conteneurs sur le trafic Asie/Europe ont continué à baisser rapidement: 15% au mois de novembre, à la suite d'une baisse de trafic de près de 31%. Les capacités augmentent et continueront à augmenter en 2013.



EXEMPLES DE NAUFRAGES.

Une enquête du MAIB, après le naufrage (le 27 novembre 2011) du Swaland, cargo de 3.150 tpl, chargé de 2.730 t de pierres de carrière, au large de Gwynedd, n'a pas vraiment déterminé la cause d'une "casse catastrophique de structure" dans le mauvais temps. Le navire a coulé rapidement avec deux seuls survivants sur huit hommes d'équipage.

Le 5 décembre, un abordage a eu lieu entre le car-carrier Baltic Ace (en route de Zeebrugge vers la Finlande) et le porte-conteneurs Corvus J (en route d'Anvers vers Gran-ge-mouth) à environ 70 milles de Rotterdam. Mauvaises conditions et eau très froide. Le Baltic Ace a coulé, 13 survivants, cinq morts et six disparus. Le porte-conteneurs a pu rentrer au port. (le VDR du Baltic Ace a été récupéré le 22 déc.)



FORTE AMENDE POUR POLLUTION.

Début décembre, le tribunal de Marseille a condamné la CTN (Compagnie Tunisienne de Navigation) à 500.000 euros d'amende pour pollution dans une zone de protection environnementale en Méditerranée, et lui a également ordonné de payer 125.000 euros sur l'amende de 150.000 infligée au capitaine. L'infraction avait été constatée par un avion espagnol, le 15 décembre 2009, une pollution de 1,58 km² venant du Carthage, dans la zone de protection au large d'Hyères. Les réquisitions étaient respectivement de 750.000 et 250.000 euros.



ROUTES ALTERNATIVES.

Le Ob River de Dynagas (classe 1A ice) affrété Gazprom a chargé en Norvège 134.000 m³ de LNG et a déchargé au Japon, le 5 décembre après avoir pris la route du Nord Est. C'est le plus important chargement ayant transité par cette route. Dynagas a plusieurs navires affrétés Gazprom sur le même trafic, mais moins importants. D'autres transits importants ont déjà eu lieu, le pétrolier Vladimir Tikhonov (Suezmax) a fait le premier voyage de pétrole en août 2011, et en septembre 2011 le Sanko Odyssey (Panamax) a fait un voyage de minerai de fer concentré de la péninsule de Kola en Chine.

Par ailleurs, un premier essai de train bloc direct (avec 50 cont 40') a été fait entre Wuhan et Pardubice (60 kms à l'Est de Prague). On sait que Wuhan, important centre de fabrication d'ordinateurs, située à 900 kms de Shanghai sur le Yangtze, se plaint des délais d'acheminement, vers la mer puis vers l'Europe. Ce transit fait gagner 20 jours, le fret est plus important (11.400 USD pour un 40').

Un vraquier brise-glace (25.000 tpl) est en construction au Japon pour Canada's Fednav Ltd, qui aura un contrat à long terme pour transport de concentrés de nickel et cuivre du Canada (mine de Nunavik dans le Nord Québec) en Europe. Rolls Royce et Kamewa fournissent l'hélice (6,5 m diam, pas variable) protégée par une "tuyère", moteur de 29.000 hp. Le navire est prévu avancer à 3 nœuds dans une glace de 1,5 m, et 13 nds avec le tiers de la puissance en eau libre.



TRAITEMENT DES MARINS.

Au désappointement de l'ICS (International Chamber of Shipping) qui avait demandé, lors du MSC de novembre, des travaux sur les ports de refuge et la criminalisation des marins, l'OMI à l'unanimité a déclaré que des travaux supplémentaires étaient sans objet, ces questions étant parfaitement réglées. Le comité a demandé aux États membres de faire des efforts pour se mettre en conformité avec les règles. La demande était motivée par le cas du Stolt Valor, accidenté dans le Golfe, qui a attendu trois mois pour avoir un lieu de refuge (Bahreïn), cela ne faisant qu'augmenter le risque de pollution. Mais, de plus, un mandat d'arrêt (Interpol) a été émis contre le capitaine et le chef mécanicien, mandat avec la cause en blanc. J. Murray (ICS) déclare: "mon opinion est que dans certains États, il n'est pas anormal de faire une arrestation puis de voir quelle peut être l'inculpation". Ces deux hommes ont pu regagner leur pays mais l'armateur doit les rendre disponibles pour des auditions sur demande d'un des huit pays de la région.

L. Sobvadshiez (Bulgare) capitaine du Maas Trader, à bord duquel il avait été trouvé de la cocaïne, est emprisonné au Panama depuis mars 2011. On ne connaît pas sa culpabilité, mais il est un fait que depuis, il n'a pas été accusé ni poursuivi en justice. Fairplay s'étant indigné de la chose, il a été contacté par l'association d'officiers locale qui indique avoir pu visiter le prisonnier (avec l'ITF et une association catholique), mais l'AMP (Panama maritime authority) ignore le problème et des demandes à la justice restent sans réponse. Le président de l'association, représentant ITF, indique "l'AMP ne se soucie pas des marins Panaméens ou étrangers, et est seulement intéressée par les navires pouvant être inscrits au registre". Il continue en citant en exemple le Seamen's Club de Balboa, bien placé mais menacé de fermeture parce qu'en pratique, ses représentants ne peuvent entrer dans le port malgré toutes les règles en vigueur.

UN ROBOT AUTONOME TRAVERSE LE PACIFIQUE.

Un robot "wave glider" (Papa Mau) de Liquid Robotics (USA), a achevé un voyage trans-Pacifique, utilisant l'énergie des vagues. Voyage des États-Unis à Hervey Bay (Queensland, Australie), en complète autonomie sur une route fixée à l'origine. Environ 9.000 milles parcourus en 365 jours en transmettant régulièrement des données diverses sur l'océanographie ou la météo. On signale spécialement qu'il a pu remonter le courant Est Australien.



KLEIN FAMILIE.

Début décembre, le procès de membres d'équipage du Sichem Pandora (abordage avec le pêcheur Klein Familie en janvier 2006, cinq morts, un survivant) a commencé à Malte. V. Orgakov, Sd capitaine, plaide non coupable d'homicide involontaire, non assistance à personnes en détresse et défaut de signalement de l'accident. Il est venu à Malte à la suite d'un mandat d'arrêt Européen et sera autorisé à retourner chez lui entre les auditions. Deux autres mandats ont été émis, l'AB A. Belikovs devrait être présent. Il s'agit des auditions préliminaires, et le procureur décidera s'il y a lieu de poursuivre, auquel cas un avocat indique que la procédure pourrait durer deux ans.



L'ESPO SE PLAINT DE DIFFÉRENCES DE PROCÉDURES EN UE.

L'ESPO (European Sea Ports Organisation) se plaint que les règles douanières sont trop différentes suivant les ports en Union Européenne, créant des distorsions de concurrence et même des dissuasions d'escale. La règle d'une déclaration détaillée déposée largement en avance a déjà occasionné des déroutements. Un premier remède serait de supprimer de telles déclarations pour des transports entre ports de l'UE, ou au moins sans détails inutiles avec un délai réduit. Ces procédures sont un élément important de la compétitivité des ports Européens et de leur concurrence.



RÉACTION DES UK COAST GUARDS AUX PROJETS GOUVERNEMENTAUX.

Les Coast Guards britanniques font part de leur "désillusion et confusion" après la réforme décidée de leurs différents services. En vue de moderniser l'UK's Maritime and Coast Guard Agency, huit MRCC (Maritime rescue coordination center) seront fermés (entre autres mesures) et un centre de coordination établi près de Solent (en liaison avec le MRCC Douvres). En dehors de défauts du système, les Coast Guards sont dans le "désarroi et la confusion" n'ayant aucune information sur le travail courant après la réforme. Une grande incertitude sur les années à venir et la suppression de stations va entraîner une perte de personnel expérimenté.



CONTROVERSES CONTINUELLES SUR LES FUELS DÉSOUFRÉS.

Malgré les protestations de la profession, la Commission de l'UE confirme toujours les dates et limites fixées: 0,5% en 2020, et 0,1% le 1er janvier 2015 dans les zones Mer du Nord, Baltique et Manche. La profession indique ces dernières intenables par impossibilité d'approvisionnement de quantités suffisantes de fuels conformes (à des prix acceptables) et non conformité ou fiabilité des techniques de purification des échappements. Mi-décembre, un communiqué de la Commission ajoute que les États membres devront avoir adapté leur législation nationale le 17 avril 2014: "un pas significatif dans la protection de la santé et de l'environnement".

Cependant, le 20 décembre, les ministres réunis à Bruxelles, ont accepté de rediscuter la date de 2015. La décision du Conseil des transports a été immédiatement saluée par l'association des armateurs Européens et ADF. Les dérogations seront cependant soumises à approbation de l'OMI. R. Vidil (ADF) a déclaré "l'Europe a maintenant une obligation morale de trouver une solution qui préservera nos compagnies et notre activité".



LES CROISIÉRISTES INDIQUENT UN VETTING PAR UN ORGANISME INDÉPENDANT SUR LA SÉCURITÉ.

Le 20 décembre, la CLIA (Cruise Lines International Association) a indiqué qu'un organisme indépendant l'assistera en donnant des idées, instructions et évaluations impartiales. L'organisme sera constitué de S. Meyer, amiral britannique retraité, M. Rosenker, ancien chairman du Transportation safety board, J. Spencer ancien directeur du NTSB et W. de Ruyter, ancien de l'EMSA. Dans le même temps, la CLIA s'est élargie par l'absorption de plusieurs organisations de la profession, étendant encore les nouvelles politiques de sécurité. Toutes les parties prenantes à la CLIA devront accepter la totalité des politiques recommandées, et le confirmer formellement chaque année sous peine d'expulsion.



UNE NOUVELLE RÈGLE UE POUR LES PASSAGERS.

S. Kallas, commissaire UE aux Transports, a annoncé l'entrée en vigueur de la règle 1177/2010 pour les passagers dans les eaux Européennes (environ 200 millions par an). La règle prévoit un remboursement partiel ou un voyage de remplacement en cas de retard de plus de 90 minutes au départ, avec les services induits (nourriture...et jusqu'à trois nuits d'hôtel), un minimum d'information, d'aide et d'accompagnement dans les terminaux et à bord, avec une information sur leurs droits (toutes ces règles avec une mention spéciale pour les handicapés).



COSTA CONCORDIA, FIN DES AUDITIONS.

Le 20 décembre, l'Italie a annoncé la fin de l'enquête sur l'accident de janvier. Des accusations ont été retenues contre le capitaine Schettino et huit autres personnes. F. Verusio qui a conduit l'enquête à Grosseto attend des mises en accusation fin janvier. Le capitaine est accusé d'homicide involontaire, d'avoir causé la perte du navire, d'abandon prématuré, avec une peine maximale de 20 ans de détention, mais il a affirmé avoir agi pour éviter un désastre bien plus grave. Cinq autres membres d'équipage, dont le Sd capitaine, et trois membres de la cellule de crise mise en place par Costa sont aussi poursuivis.

BIMCO MET EN GARDE CONTRE UN ENTHOUSIASME EXAGÉRÉ POUR LES NOUVEAUX DESIGNS.

Dans son analyse de l'année à venir, le Baltic & International Maritime Council indique que la tendance du marché vers les "éco-ships", pour lesquels les chantiers annoncent des économies de combustible importantes par rapport aux navires actuels, va entraîner une difficulté pour les armateurs (une vérification des économies annoncées sera à faire). La plupart des commandes, en particulier les chimiquiers sont "éco-ship". Bien se rendre compte qu'un apport important de nouveaux navires va seulement créer des problèmes, compte tenu de l'excédent de tonnage actuel. Le seul challenge important est d'optimiser les économies pour la flotte en service qui est la plus jeune depuis longtemps. Les commandes, depuis 2008, ont été très nombreuses, et les effets d'un optimisme mal à propos continuent à contraindre les armateurs à une gestion marquée par des réductions de vitesse, des arrêts et des démolitions. Il faudra du temps pour revenir à l'équilibre. L'année 2012 n'a marqué aucune amélioration.

COMMENTAIRE SUR LES SINISTRES.

L'assureur allemand Global Corporate & Speciality publie quelques résultats. En 2012, les pertes totales ont augmenté: 106 navires jusque fin novembre contre 91 pour

l'année 2011. La plupart sont survenues en mer de Chine, Indochine et Indonésie (30) et en Est Méditerranée et mer Noire (15). Près de la moitié sont des navires ayant coulé et 22% perdus par échouement. Les plus importantes pertes sont le Costa Concordia et le ferry Rabaul Queen en Papouasie-Nouvelle-Guinée. Malgré cette augmentation, le chiffre reste très inférieur à la moyenne de 146 pertes totales (2002-2012).



VŒUX DE L'OMI.

Lors de la première réunion à l'OMI, le 8 janvier, K. Sekimizu, Secrétaire général, a, entre autre, souhaité réduire le nombre de morts de marins de 1000 à 500 dans les deux prochaines années: "ambitieux, mais réalisable". Il compte sur une coopération avec différentes organisations et compte diffuser des "jours zéro mort". Il a également souhaité la libération des otages de pirates (12 navires et 159 marins le jour de l'intervention), l'année 2012 ayant été encourageante avec une diminution des attaques. La fin du problème pourrait être la conséquence de la combinaison d'une meilleure mise en place des BMP et d'une juste gestion des personnels de sécurité privée avec approbation des États. Il s'est félicité de l'opération des forces du Puntland pour libérer les survivants de l'Iceberg I.



CURIOSITÉ : IL N'Y PAS QUE LA TAILLE DES NAVIRES QUI AUGMENTE.

Début janvier, le terminal minéralier EMO de Rotterdam annonce qu'il dispose de trois portiques de déchargement (grab discharge) de 85 tonnes (les plus importants au monde), avec deux de 50 et une grue flottante de 36 tonnes. Ce terminal annonce une capacité de manutention de 175.000 t par jour avec un tirant d'eau de 23 m à quai.



ZÉRO TOLÉRANCE CHEZ DFDS.

Le 22 janvier, on annonce la suspension de 17 membres d'équipage du ferry Dunkerque Seaways qui revient en ligne (Dunkerque/Douvres) après entretien. L'enquête interne est en cours et la compagnie ne veut pas communiquer plus que nécessaire ; mais on signale un incident avec bagarre au chantier Arno. Un cadre (C. Jensen) indique que l'équipage n'était pas en service mais rappelle que la politique de la compagnie est zéro tolérance alcool "on or off duty".



OCEAN JASPER-SOKALIQUE: CONdamnATION.

Le 23 janvier, on annonce qu'un tribunal français a condamné le capitaine et le Second de l'Ocean Jasper (cargo, 2.800 tpl, exploitant Turc) respectivement à quatre et trois ans de prison (en leur absence au tribunal, malgré des mandats d'arrêt internationaux depuis 2011). Ils ont été déclarés coupables d'homicide involontaire, d'avoir quitté le lieu de l'accident sans porter secours à des personnes en danger après un abordage (en août 2007) avec le pêcheur Sokalique dont le patron a trouvé la mort. Ils sont également interdits d'exercer sur des navires de plus de 500 tjb. Condamnation solidairement avec l'exploitant à une indemnité de 60.000 euros aux membres de la famille du patron. Des indemnités supplémentaires pourraient intervenir via des procédures civiles encore en cours.



PIRATERIE

SRI LANKA.

Il y a eu une histoire compliquée, à Fujairah, à propos d'un navire "accompagnateur" et dépôt d'armes d'une compagnie sri lankaise (reconnue par le gouvernement), impliquant différents services diplomatiques. Les autorités du Sri Lanka ont décidé, à partir du 15 octobre, de fermer les dépôts à terre de leurs compagnies, de faire superviser les transferts (armes ou gardes privés) par l'armée, et de strictement vérifier l'autorisation de l'État du pavillon du navire employeur. Les escales demeurent autorisées avec les armes en "bonded store".



ON REPARLE DE L'INTERDICTION DES RANÇONS.

Début octobre, A. Guinier de l'ECSA (Association des armateurs de la communauté Européenne) s'élève contre l'interdiction de paiement de rançons pour libérer les équipages et navires, interdiction encore demandée par les USA et la Grande-Bretagne. C'est une conception erronée, et le paiement est actuellement la seule manière d'aboutir à un résultat. A. Guinier préconise d'impliquer Interpol dans le processus et presse les derniers États encore réticents à autoriser les gardes armés embarqués, tout en insistant sur le fait que ce ne peut être une solution à long terme, ce n'est pas le travail des armateurs de garantir la sûreté de la navigation mais bien aux États membres de l'ONU.



ATTAQUE AU MOUILLAGE D'ABIDJAN.

Le 6 octobre, à 01h00, l'Orfeas (2008, pavillon Bahamas, exploitant US, Grace management (Grec), 73.400 tpl, 24 membres d'équipage) chargé de 32.000 t de gasoil a quitté le mouillage d'Abidjan sans ordre ni explication. Les positions connues montraient que le navire s'est dirigé vers le Nigeria. Le détournement a été confirmé lors de l'annonce de la libération du navire, avec l'équipage sain et sauf, le 10 octobre (sans autre renseignement). Même si des attaques de pilleurs ont souvent eu lieu, celle-ci est la plus à l'Ouest faite par des Nigériens.



MENACES DE MORT DATÉES.

Après le meurtre d'un marin pour cause de délai trop important de paiement de rançon ont dit les ravisseurs, des familles au Bangladesh, après deux ans d'attente, ont reçu avis qu'en cas de non-paiement d'une rançon dans les deux semaines, sept marins seraient exécutés. Ces marins font partie de l'équipage de l'Albedo (pavillon malais, 26 hommes) qui avait été capturé le 25 novembre 2010. Tous ces hommes sont détenus à terre, sept Pakistanais avaient été libérés le 1er août 2012.



FIN DE LA MOUSSON, LA NAVFOR A DÉTRUIT UN BATEAU PIRATE.

Le 12 octobre la Navfor (UE) signale avoir détruit un bateau pirate avant toute attaque, le bateau a été détecté et on a constaté la présence d'échelles et de nombreux fûts de combustible. L'amiral D. L. Potts fait remarquer qu'il a toujours mis en garde contre un relâchement de la vigilance et constate, dès l'amélioration du temps à la fin de la mousson, une reprise des activités de pirates en océan Indien.



SEPT MARINS DE BOURBON KIDNAPPÉS AU NIGÉRIA.

Le 18 octobre, Bourbon a confirmé que sept, sur 16, membres d'équipage (Russes et Estoniens) du Liberty 249 (2011, pavillon Luxembourg) avaient été kidnappés, le 15, au large du Nigeria près d'une plateforme de Chevron. Il semble que la résistance de l'équipage ait évité la prise du navire, mais les pirates ont pu repartir avec une partie

de l'équipage. Il n'y avait pas de nouvelles, ni demande de rançon plus d'une semaine après. Il y a eu, depuis plusieurs années, de nombreux Russes pris dans ce genre de brigandage.



PLUSIEURS CAS DE LIBÉRATIONS PARTIELLES EN SOMALIE.

Le 23 octobre, on signale la libération de l'Orna, vraquier détenu depuis décembre 2010, après paiement de rançon (4 ou 600.000 USD), et assassinat délibéré d'un otage et un autre gravement blessé, en août. Le navire a été pris en remorque, étant à court de combustible depuis longtemps. Mais les pirates ont retenu le capitaine, le chef mécanicien et quatre autres membres d'équipage (Indiens), signalant qu'il y aurait d'autres demandes de rançon. Le navire avait subi un incendie et une partie de l'équipage et des pirates avait abandonné le navire. D'après les récits des libérés, ils ont été soumis à des conditions de vie qui ont rarement été aussi mauvaises pour des otages en Somalie, en plus de la mort de l'un d'eux.

Sept Indiens, dont six officiers, de l'équipage de l'Asphalt Venture capturé en septembre 2010 au large de Dar Es Salam sont retenus à terre. Le navire avait été libéré avec huit hommes en avril 2011. La compagnie et les assureurs indiquent avoir fait leur maximum et être impuissants à faire davantage. Il s'agit de pressions sur le gouvernement indien qui détient des hommes du gang impliqué.



NAVIRES AVEC DES GARDES ARMÉS: IL MANQUE DES RAPPORTS D'ATTAQUES.

Fin octobre l'International Maritime Bureau piracy reporting center (IMB) constate avec "tristesse" que bien des navires avec des gardes armés ne signalent pas toutes les tentatives d'attaque. Il peut y avoir de nombreuses raisons à cela: crainte de mise en cause de responsabilité, ou bien même, clause spéciale à l'embauche de ces gardes. Cela est préjudiciable pour la surveillance et l'information des autres navires du secteur. L'IMB insiste et recherche un moyen de régler cette question.



T. KELLY, USA, DEMANDE UNE APPROCHE "AL CAPONE" CONTRE LA PIRATERIE.

Fin octobre, T. Kelly, chargé de la politique anti-piraterie au gouvernement US, indique qu'une douzaine de personnes environ dirigent, en fait, la piraterie en Somalie. Il préconise une poursuite, de ces personnes, pour infraction de corruption et de blanchiment d'argent pour lutter contre la piraterie qui devient le plus grave danger pour le commerce mondial depuis des années. Incarcérer quelques jeunes Somaliens ne règlera pas le problème, nous avons eu des gens comme Al Capone avec des procédés similaires. Le blanchiment d'argent est mondial et Interpol aura les moyens d'information nécessaires.



UN PÉTROLIER ATTAQUÉ ET DÉCHARGÉ EN MALAISIE, PUIS LIBÉRÉ.

L'Arowana United, pétrolier 1065 tpl, huit hommes d'équipage, a été pris par des pirates au mouillage près de l'île Labuan, le 19 octobre, où il était en attente de complétement de chargement. Une partie des hommes a été enfermée et le navire a dû appareiller vers une autre île où il a été déchargé dans un autre navire. Le 26, le navire était libre, avec des membres d'équipage blessés.



PHILIPPINES, PROPOSITION D'UNE FORMATION SPÉCIALE.

Le Maritime Piracy Humanitarian Response Program, consortium d'armateurs, d'agences de manning, d'assureurs et d'associations, propose une formation "pour assister les marins et leurs familles dans les aspects humains du traumatisme causé par une attaque armée avec prise d'otages". Également pour insister sur l'application des BMP, les différentes informations ou instructions disponibles pour le comportement avant, pendant, après une attaque, et la compréhension des réactions des victimes. Ce programme est approuvé par l'ITF et financé par le Seafarers Trust, la fondation TK et le IGP&I.



MENACES SUR DES OTAGES INDIENS.

Fin novembre, les familles de 17 marins Indiens otages (équipage du Royal Grace capturé le 2 mars près d'Oman) ont été contactées par les pirates avec menace précisée de mort: "vos enfants seront noyés un par un [en cas de non paiement dans un délai indiqué]". S. Khurshid, ministre des Affaires étrangères a assuré que le gouvernement faisait des efforts continus pour trouver une solution. Interrogé sur des contacts avec les pirates Somaliens, il a indiqué que la politique du gouvernement était de ne pas négocier avec les personnes impliquées directement, mais avec les États concernés.



FERRY RACKETTÉ EN PAPOUASIE-NOUVELLE-GUINÉE.

Le 27 novembre, en mer, à bord du Geamsao, ferry en route de Finschhafen à Lae, une vingtaine de "passagers" ont sorti des armes (machettes et armes à feu) et ont tenu tout le monde sous la menace. Ils ont volé le maximum de valeurs et d'équipements du navire, ont détruit le radio et sont partis dans des dinghies. Personne n'a été blessé.



DERNIERS OTAGES DU GEMINI LIBÉRÉS.

Le tanker Gemini avait été pris le 30 avril 2011 à 180 milles au large du Kenya. En novembre 2011, le navire avait été libéré contre rançon avec 21 membres d'équipage (sur 25). Les quatre derniers, Coréens, avaient été détenus à terre (semble-t-il à la suite de l'assaut réussi du Samho Jewelry par l'armée coréenne) et ont été libérés après 582 jours, contre paiement d'une nouvelle rançon. Ils ont décrit de mauvaises conditions de vie, vivant dans des cages comme des animaux, sans accès à une eau autre que celle qu'ils filtraient avec leur vêtements, avec des moments difficiles quand on les obligeait à téléphoner à leurs familles (avec des cris de douleur provoqués et un bruitage de coups de feu).



COMMENTAIRES

Les Britanniques, de nouveau, demandent à l'ensemble de la profession de "reconsidérer" le paiement de rançons, et bien que dans l'immédiat cela ne soit pas possible le gouvernement indique que le shipping devrait mieux s'organiser pour réduire les montants et contrôler leur "légalité". D. Cameron demande qu'il soit plus difficile pour les pirates de recevoir et d'utiliser les rançons, il ajoute que le risque reste grand pour les marins et on doit continuer à lutter contre les pirates, le but étant l'arrêt des paiements.

Selon la force navale de l'UE, l'utilisation de gardes armés est un facteur certain de la diminution des attaques dans l'océan Indien. Début décembre on compte 34 attaques (signalées) dans la région, et sept navires pris depuis le début de l'année (à comparer avec 176 et 25 en 2011). L'IMB se plaint cependant que des attaques ne sont pas signalées, des bateaux-mères sont encore signalés après des attaques.

Mais des attaques de plus en plus fréquentes et violentes sont signalées en Afrique de l'Ouest et dans la région d'Indonésie, Malaisie. Par exemple, un tanker (1.209 tpl) au mouillage de Johor a été attaqué et plusieurs membres d'équipage blessés, dont le chef mécanicien sévèrement battu, les autorités malaisiennes ont pu reprendre le contrôle du navire avant appareillage. Dans la région, on a signalé des cas de prises de contrôle par des pirates avec renvoi de l'équipage dans un canot et maquillage du navire.

Autres exemples: Le 14 décembre, le PM Salem (support offshore, 2.943 jb) a été violemment attaqué (armes automatiques d'assaut) à 25 milles au large du delta du Niger. L'équipage, à l'exception du capitaine et de l'équipe de sécurité armée, s'est retiré dans un local citadelle. Après un combat de plus de 20 minutes, les pirates ont abandonné, mais l'équipe de sécurité a eu un mort et deux blessés. Plusieurs attaques ont eu lieu très près d'un secteur contrôlé par "aka Tompolo" qui a conclu un contrat avec le gouvernement. Un analyste semble émettre des doutes sur la "paix absolue" qui doit être garantie par ce contrat. Le 17 décembre, le SP Brussels (tanker, 7.654 tpl) a été attaqué à 40 milles au large, le navire a été pillé et cinq marins enlevés (Indiens). Une attaque similaire, le 23 décembre avec quatre marins enlevés.



ICEBERG 1 (fin)

Des forces du Puntland ont effectué un siège du navire Iceberg 1. Des combats ont eu lieu pendant plusieurs jours, avec des pirates tentant de ravitailler le navire en munitions et provisions, ont eu des succès divers, avec des morts des deux côtés. Finalement, le navire a été libéré le 21 décembre, il avait été pris le 29 mars 2010 à environ 10 milles d'Aden: 2 ans et 9 mois. L'équipage survivant est en mauvaise condition, n'ayant plus depuis longtemps de provisions suffisantes et pas du tout de médicaments, il y a eu deux suicides. Il semble que la plupart des pirates ont pu s'enfuir, des informations indiquent que les négociations n'ont jamais progressé réellement, principalement menées par le propriétaire de la cargaison, et qu'il a payé (on parle de 1,5 millions USD) les forces du Puntland (entraînées par Saracen International, Cie sud-africaine) pour libérer le navire par la force. Il semble que l'armateur (Azal Shipping, Dubai) n'ait jamais pris part aux négociations (ni l'État du pavillon, Panama).



NOUVEAU GUIDE POUR LE GOLFE DE GUINÉE.

Début janvier, un regroupement d'armateurs (Bimco, ICS, Intertanko, Intercargo) a fait paraître des nouvelles directives à l'attention des armateurs, exploitants et capitaines pour la protection contre la piraterie ou les attaques armées dans le golfe de Guinée, à utiliser avec le guide BMP (Somalie). Ce guide est approuvé par l'OTAN, disponible sur le site de Bimco. <http://www.safety4sea.com/page/14347/4/new-interim-anti-piracy-guidelines-for-gulf-of-guinea>

NOUVELLES IMPORTANTES COMPAGNIES DE SÉCURITÉ PRIVÉE.

Début janvier, on annonce la mise en place de la société "Typhon" (britannique) dirigée par Simon Murray, un businessman millionnaire (ancien de la Légion étrangère française, ayant à l'âge de 63 ans marché jusqu'au pôle Sud sans assistance), il rappelle que les premières forces privées anglaises datent de 200 ans, se disant déçu des résultats de la Royal Navy, l'OTAN et les forces UE. Dans l'encadrement, on compte l'Amiral H. Ulrich (ancien commandant de la flotte US en Europe), le général J. Deverell (ancien commandant OTAN Nord Europe), Lord Danatt. La flotte comprendra un navire-base de 10.000 t, (pavillon britannique), armé par d'anciens marines et d'autres marins. Le but principal reste la dissuasion. Les premières escortes pourront avoir lieu en mars, en convoi constitué comme le font les Russes, Chinois ou Indiens. A. Sharp, Chief Executive Typhon, a déclaré que le gouvernement ne couvre pas vraiment cette initiative, mais qu'elle n'est pas critiquée. Une des compagnies les plus importantes disposant de navires-bases est, maintenant AGMS (Avant Garde Maritime Services) du Sri Lanka (en accord avec le gouvernement). Elle indique stocker n'importe quelle arme pour 25 USD/jour, sans danger que ses navires soient attaqués par des pirates ou trafiquants.



"RETRAITE" ANNONCÉE.

Le 10 janvier, Mohamed Abdi Hassan (pirate somalien connu sous le nom de Afweyne) a annoncé qu'il arrêterait après huit ans d'activité. Selon l'agence France Presse, son gang était l'auteur de la prise du Faina (2009) chargé de 33 tanks T-72 et du Sirius Star (rançon restée la plus importante pendant longtemps).



COMMENTAIRES, GOLFE DE GUINÉE.

Un projet de l'Union Européenne, de 4,5 millions d'euros, est destiné à renforcer les défenses dans le golfe de Guinée et à fonder un "bureau" régional en concertation avec le Bénin, Cameroun, Guinée Équatoriale, Gabon, Nigeria, Togo et Sao Tome et Principe. Le but est de sécuriser les routes maritimes principales. La Commission note que la piraterie et les vols violents représentent une réelle menace pour la sécurité de la région, où transite 13% du pétrole et 6% du gaz importés. Le président de Confitarma (fédération d'armateurs italiens) a demandé que, le plus tôt possible, des gardes armés soient mis en place sur les navires italiens transitant dans la région (le 10 janvier, trois Italiens capturés le 23 décembre ont été libérés - attaque de "Asso 21" à 40 milles au large du Nigeria).



ICEBERG I: L'ITF DEMANDE À PANAMA (ÉTAT DU PAVILLON) D'INTERVENIR APRÈS LA LIBÉRATION.

L'ITF demande au Panama de ne pas se désintéresser des 22 marins survivants (sept nationalités) de l'Iceberg I, marins qui ont subi pendant leur détention tortures, mutilations et privations. Ils ont tous un besoin urgent d'aide psychologique, en plus de nombreux problèmes strictement médicaux. L'ITF signale souhaiter que l'État du pavillon "sponsorise" un effort de retour vers une vie normale. En dehors de suicide connu, le Second capitaine est porté disparu.



ENRICA LEXIE, suite.

Mi-janvier, on annonce que la Cour Suprême indienne a rejeté la demande de l'Italie de rapatrier pour jugement les deux militaires après la mort de pêcheurs qu'ils avaient pris pour des pirates (février 2012). Le litige est toujours sur le fait de l'action en dehors ou à l'intérieur des eaux territoriales. Les plaintes au civil ont été abandonnées en avril contre une indemnité de 190.000 USD.



PÉTROLIER AU MOUILLAGE À ABIDJAN.

Le 17 janvier, le Itri (pétrolier, 6.330 tpl, pavillon Panama, 16 membres d'équipage) a été pris au milieu de la nuit, alors qu'il avait différé son accostage pour débarquer 5.000 t de carburant aviation. Le système de tracking a été immédiatement détruit. La totalité du chargement a été transférée alors que l'équipage était enfermé. Le navire a été libéré le 23 au large de Lagos, équipage indemne, mais avec plusieurs sabotages sur le navire.



PIRATES JUGÉS EN INDE.

Le 21 janvier, commence en Inde le procès de 120 Somaliens, capturés lors de diverses actions de l'armée pour libérer des otages et des navires capturés. Ils sont accusés d'acte de guerre contre la nation, kidnapping, meurtre, contrebande d'armes et munitions, tentative de meurtre, et de diverses autres activités contraires à la loi. Lors des assauts, de nombreuses armes ont été saisies dont deux anti-chars et plus de 20 AK-47. L'administration indienne a contacté les consulats de sept pays afin de faire revenir des marins impliqués pour témoigner au tribunal. Dans le même temps, le gouvernement indien a reçu une proposition d'échange de ces 120 Somaliens contre 46 marins indiens détenus. Les officiels indiquent préférer hâter le procès, s'en remettant à la décision du tribunal.

En passant par la Cambuse



Repas de Pâques

Pour un repas de Pâques, il faut du mouton (l'agneau pascal) des œufs, du chocolat ce dernier pouvant être présent sous diverses formes, tels canard, poule, œufs..., et du temps où nous ne mangions que les produits locaux, des asperges qui étaient les premiers légumes frais à paraître sur nos tables et l'emblème du printemps.

L'asperge se mange en général à la crème dans le nord et à la vinaigrette dans le sud, mais la sauce idéale en cette saison c'est bien la sauce mousseline : préparez une sauce hollandaise à laquelle vous ajoutez une moitié de crème fouettée selon les classiques de la cuisine. Vous pouvez aussi préparer cette mousseline : 2 jaunes d'œuf, 1 cuillère à soupe de moutarde et 2 de fromage blanc, sel poivre et un soupçon d'ail et de ciboulette, battre les blancs des 2 œufs en neige et incorporer délicatement.

Comme en Suisse, préparez le gratin pascal : dans une poêle, faites roussir 1 cuillère à soupe de farine avec 1 de beurre, ajouter 1/2 verre de vin blanc et 1 de lait, salez peu, poivrez et une pointe de muscade, portez à ébullition 20 minutes puis ajoutez 1 verre de crème épaisse.

Par ailleurs, faites bien étuver 4 ou 5 oignons émincés en fines rondelles dans du beurre, les ajouter dans la poêle, et verser sur 10 œufs durs coupés en rondelles et étalés dans un plat à gratin, couvrir de gruyère (suisse bien sûr) et faire gratiner au four 20 minutes à thermostat 7.

Il y a l'agneau, qui peut être remplacé par du mouton ce qui est le cas lorsque l'on a la chance de pouvoir se procurer une viande de pré-salé.

Les repas de famille réunissent de moins en moins de convives, donc pas de méchoui, le gigot fait souvent trop et

même l'épaule, alors pour respecter la présence du mouton, essayez le savoureux collier : faites mariner vos tranches de collier avec 1 branche de romarin et le jus d'un citron pendant 1/2 heure, puis saisissez ces tranches dans une poêle bien chaude, arrosez avec la marinade et laissez cuire 1/4 d'heure, servez avec aioli très léger et le légume que vous auriez aimé avec un gigot.

En Côte d'Or on préfère le jambon persillé de Dijon, et en Lorraine le cochon de lait grillé de Metz.

La grande tradition, ce sont les œufs que l'on va colorer pour donner un air de fête. Faites cela avec les produits de la cuisine : le jaune avec le safran, le brun avec la peau de betterave rouge, orange avec la peau d'oignon, le bleu avec du chou rouge, le vert avec des épinards ces produits utilisés dans une eau aussi pure que possible et en faisant cuire les œufs.

Chez les orthodoxes la simple coloration ne suffit pas, on s'applique à décorer les œufs, et là les couleurs de la cuisine ne suffisent plus, c'est ce qu'un habitant de Saint-Petersbourg a compris lorsqu'en 1885, il offrit au tsar Alexandre III un œuf de Pâques pour son épouse Marie Fiodorovna. Comme il était bijoutier, il utilisa ce qu'il avait sous la main pour décorer son œuf, c'était Pierre-Karl FABERGE, une coutume était née, et qui dura jusqu'en 1916.

Pour le chocolat, point n'est besoin de s'en occuper, puisque ce sont les cloches qui au retour de Rome, vont les laisser tomber dans les jardins (ou les pots de fleurs), à moins que ce soit le lièvre qui apporte des œufs dans des nids préparés par les enfants.

Cdt Yves CHARLOT